[Mr. Joseph Malieckal]

ഭേദഗതിയോടുകൂടി ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കുകയാണെങ്കിൽ അതൊക്കെ യില്ല. ബില്ലുകൂടി അതായതു സിവിൽകോർട്ട് അമൻറുമെൻറ് ബിൽ ക്കുടി സെലക്ററ് കമ്മിററിയുടെ പര്യാലോചനക്കു് വന്നു. അതിൽ സെലക്ററ് കമ്മിററി നിർദ്ദേശിച്ച ഭേദഗതി, സ്മാൾകാസ് കോടതി യുടെ അധികാരം പണം സംബന്ധിച്ചു ൫൦൦ രൂപാവരെയുള്ള കേസു കൾ കേൾക്കാമെന്നാണു്. ഈ ഭേദഗതിയിൽ ആർക്കും ആക്ഷേപ മില്ല. അന്യായമായി കൂടുതൽ ചുമത്തിയതു് തിരിയെകൊടുക്കണ മെന്നുള്ളതിലാണു് അഭിപ്രായവ്യത്യാസം. മി. ജ്ഞാനശിഖാമണി യുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ, ഇനിയും ഇതു് ഭേദഗതിചെയ്യണമെന്നാണു്. അതിൽ മൗലികമായ് യാതൊരു തിരുമാനവുമുണ്ടായിട്ടില്ല.

ADJOURNMENT MOTON RE: INCREASE OF TRANSPORT FARES

MR. PRESIDENT: It is 4-o'clock and we will now proceed to the adjournment motion tabled for discussion.

MR. PONNARA G. SREEDHAR (*Nedumangad II—General*): സർ, സ്റ്റേ റ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ യാത്രചെയ്യുന്നതിനു നിർഭാഗ്യമുള്ള ആളുകൾ കൊ ടുക്കേണ്ടിവന്നിരിക്കുന്ന ചാർജ്ജു കൂട്ടിയതിനെപ്പററി ഈ നാട്ടിലുള്ള സാമാ ന്യജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായം എന്താണെന്നുള്ളതു ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവ ണ്മെൻറിനെ അറിയിക്കുന്നതിനു് ഒരവസരം എനിക്കു തന്നതിൽ ഞാൻ ഗവണ്മെൻറിനോടും പ്രത്യേകിച്ചു ട്രാൻസ്പോർട്ടു വകുപ്പിൻെറ ചാർജ്ജു വഹിക്കുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോടും കൃതജ്ഞനായിരിക്കുന്നു എന്നുള്ള വസ്തുത ആദ്യമെ പ്രസ്താവിച്ചുകൊള്ളട്ടെ.

സർ, ട്രാൻസ്പോർട്ടു ബസ്സുകളിൽ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയതിൻെറ കാരണം എന്തെല്ലാമാണെന്നുള്ളതു വിശദീകരിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരവസരം അദ്ദേഹ ത്തിനു് നാം അനുവദിച്ചില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ടു മന്ത്രി ഇതു സംബന്ധിച്ചു സംസാരിക്കുവാനായി എഴുനേററ അവസരത്തിൽ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയതിൻെറ യഥാർത്ഥ ആവശ്യം എന്താണെന്നു വിശദീകരിക്കുവാൻ അദ്ദേഹത്തിനു ഒരവസരം കൊടുത്തിരുന്നുവെങ്കിൽ ഈ പ്രമേയം ഹാജരാക്കുന്ന അവസ രത്തിൽ അതിനുള്ള കാരണങ്ങളായി അദ്ദേഹം പ്രസ്താവിക്കുന്ന വസ്തുത കളെപ്പററി എൻെറ അഭിപ്രായം എന്താണെന്നു് എനിക്കു പറയുവാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നു. ഏതായാലും അതുണ്ടായില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ടിൻെറ ചാർജ്ജു കൂട്ടാൻ പോകുന്നുവെന്നു നാം ആദ്യമായി അറിയുന്നതു് തിരുവി താംകൂർ ഗവണ്മെൻറു ഫെബ്രുവരി ൯-൦൩- പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയ പ്രസ്സു നോട്ടിൽ നിന്നാണു്. ആ പ്രസ്നോട്ടിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ഗൗരവതരങ്ങളായ കാരണങ്ങൾ ട്രാൻസ്പോർട്ടു മന്ത്രിക്കു പറയാ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ണ്ടായിരിക്കുമെന്നു ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നില്ല. ചാർജ്ജു കൂട്ടുവാൻ പ്രേരകമായിത്തീർന്ന എല്ലാ വസ്തുതകളും കാരണങ്ങളും ആ പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നു നമുക്കു ന്യായമായി വിചാരിക്കാവുന്നതാണ്. പ്രസ്സുനോട്ട് ഞാൻ വായിക്കാം. "Govt: note that thare has been a general increase in the railway fares, as also bus fares, both within and outside the State." ഇതു പ്രസ്സുനോട്ടിന്റെ ആദ്യഭാഗമാണ്. ഏറ്റവും പ്രധാനമായ ഒരു കാരണമായി, തിരുവിതാംകൂർ ഗവണ്മെന്റു പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിരിക്കുന്ന പ്രസ്തുത പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ പറയുന്നതു് റയിൽവെയുടെ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു ട്രാൻസ്പോർട്ടിന്റെ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയിരിക്കുന്നു എന്നാണ്. ആ പ്രസ്താവന ശരിയായിരിക്കുമെന്നു ഞാൻ ആദ്യം കരുതുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഞാനിപ്പോൾ റയിൽവെ സ്റ്റേഷനിൽചെന്നു അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ പറയുന്ന ആ ഭാഗം ശുദ്ധമേ കള്ളമാണ്— ആ പടം പാർലമെന്ററി ആണോ എന്നെനിക്കു നിശ്ചയമില്ല—എന്നു് മനസ്സിലാക്കി. വാസ്തവത്തിൽ റയിൽവെ ചാർജ്ജു കൂട്ടുന്നതിനു പകരം കുറയ്ക്കുകയാണു ചെയ്തിരിക്കുന്നതു്. റെയിൽവെയിലെ ഫസ്റ്റു ക്ലാസിന്റെയും, സെക്കന്റു ക്ലാസിന്റെയും ചാർജ്ജുകളെപ്പറ്റി നാം ഇവിടെ ഗൗനിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. സാമാന്യ ജനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന ഇന്റർ ക്ലാസുകളെയും, തേഡ് ക്ലാസുകളെയും സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം റയിൽവെ ചാർജ് കൂട്ടുന്നതിനു പകരം കുറയ്ക്കുകയാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നതു്. റയിൽവെയിലുള്ള സുഖസൗകര്യങ്ങളോടു് ഉപമിക്കത്തക്ക യാതൊരു സൗകര്യങ്ങളും സ്റ്റേറ്റു് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവീസിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്നില്ല. സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടു, റയിൽവെയിലെ താഴ്ന്നതരം ക്ലാസുകളോടു സാമ്യം വഹിക്കുന്നതേയുള്ള. ഫാർവ്വ-ൽ, റയിൽവെ ചാർജ്ജു മൈലിന് ഒരു പൈസ ആയിരുന്നതു് രാൻ-ലും ഒരു പൈസ തന്നെയാണ്. ഇതു ഇന്റർ ക്ലാസിന്റെ ചാർജാണ്. പക്ഷെ ഇപ്പോഴത്തെ ഇന്റർക്ലാസ് മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന രണ്ടാംക്ലാസ്സ് കമ്പാർട്ട്മെന്റാണെന്നു വസ്തുത നാം ഓർമ്മിക്കണം. ആർഡിനറി ക്ലാസിന്റെ ചാർജ്ജ് രാവു-ൽ, മൈലൊന്നിനു ഒരു പൈസയായിരുന്നതു് രാൻ-ൽ രണ്ടു പൈസയാക്കി കുറയ്ക്കുകയാണു ചെയ്തതു്. അതുകൊണ്ടു് പ്രസ്സ്നോട്ടിൽ പറയുന്ന ആ ഭാഗം തികച്ചും അടിസ്ഥാനരഹിതമാണു്.

പ്രസ്സ്നോട്ടിൽ വേറൊരു ഭാഗത്തു പറയുന്നുണ്ടു്, "...there has been a general increase in railway fares as also bus fares both within and outside the State."

തിരുവിതാംകൂറിലുള്ള പ്രൈവറ്റു ബസ്സു ഉടമസ്ഥന്മാർ അതായതു്, ലാഭത്തെ ഉദ്ദേശിച്ചുമാത്രം ബസ്സു ഓടിക്കുന്ന ബസ്സുടമസ്ഥന്മാർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ചാർജ്ജ് ക്കുട്ടിയതുകൊണ്ടു ഗവണ്മെൻറും ചാർജ്ജുകൂട്ടി എന്നാണു പറയുന്നതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ദേശീയമാക്കണമെന്നുള്ള മുറവിളി ഇവിടെ ഇന്നും ഇന്നലെയും തുടങ്ങിയതല്ല. വളരെ സങ്കീർണ്ണമായ നിലയിൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നാലും പ്രൈവറ്റു ബസ്സുടമസ്ഥന്മാരുടെ ഏകലക്ഷ്യം ലാഭേച്ഛമാത്രമായതിനാൽ അവരുടെ കയ്യിൽ ആ വ്യവസായം ഇരിക്കാൻ പാടില്ലെന്നും എത്രയും വേഗത്തിൽ ട്രാൻസ് പോർട്ട് ദേശീയമാക്കണമെന്നും ഗവണ്മെൻറിനെ പലവുരു അറിയിച്ചതിൻറെ ഫലമാണു ഇന്നു് പ്രസ്തുത വ്യവസായം ദേശീയമാക്കുന്നതിന് ഗവണ്മെൻറു് ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്നതു്. ഗവണ്മെൻറു പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ പറയുന്നതു ഈ മുതലാളിമാർ—ലാഭത്തിനുവേണ്ടി വ്യവസായം നടത്തുന്ന മുതലാളികൾ ചാർജ്ജു ക്കുട്ടിക്കളഞ്ഞു, അതുകൊണ്ടു ഗവണ്മെൻറുംകൂട്ടി എന്നാണു്. ഗവണ്മെൻറിൻറെ ഈ നടപടി മനസ്സിലാക്കുവാൻ വളരെ പ്രയാസമാണു്. ലാഭേച്ഛകൊണ്ടു അക്രമമായി ചാർജ്ജ് പിരിക്കുന്ന മുതലാളികൾ ചാർജ്ജു കുട്ടിയിരിക്കുന്നതിനാൽ, ലാഭമുണ്ടാക്കുക എന്നതു് പ്രധാന ഉദ്ദേശമായി കരുതാത്ത ഗവണ്മെൻറു് ബസ്സ് ചാർജ്ജ കുട്ടുന്നു എന്നാണു് പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ കാണുന്നതു്. ഇതു മനസ്സിലാക്കാൻ വളരെ വിഷമമായിരിക്കുന്നു. ഈ ചാർജ്ജ കുട്ടൽ ഇവിടുത്തെ സാമാന്യ ജനങ്ങളെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുമെന്നുള്ളതിനെപ്പറ്റി ഇവിടുത്തെ ഗവണ്മെൻറു ചിന്തിച്ചിട്ടേയില്ല എന്നു തോന്നുന്നു. മറെറാരു കാരണംകൂടി ചില അധികാരികൾ പറയുന്നുണ്ടു്. ഹൈദരാബാദിൽ ബസ്സ് ചാർജ്ജ് കൂടുതലാണു പോലും, അതുകൊണ്ടു ഇവിടെയും കൂട്ടി എന്നു്. ഹൈദരാബാദിൽ ഒരു കാസിനോസിയുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു നമുക്കും ഒരു കാസിനോയെ വേണോ എന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. ഹൈദരാബാദിൽ കൊള്ളരുതാത്ത ഒരു നൈസാം ഉണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു നമുക്കിവിടെയുള്ള അനല്ല മഹാരാജാവിനെ മാറി ഒരു നൈസാമിനെ വയ്ക്കണമെന്നു ഗവണ്മെൻറു പറയുമോ ?

MR. EAPAN ARAKKAL : മദ്രാസിൽ ബസ്സുചാർജ്ജു കൂട്ടിയില്ലേ ?

MR. PONNARA G. SREEDHAR : മദ്രാസിൽ അങ്ങനെ ഒരു കൊള്ളരുതായ്മ കാണിച്ചുവെന്നുവച്ചു് ഇവിടെയും അതു പകർത്തണമെന്നുണ്ടോ ? ഗവണ്മെൻറു ഇപ്പോൾ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്ന ചാർജ്ജ് ഇവിടുത്തെ ജനങ്ങളുടെ വരുമാനം അനുസരിച്ചുനോക്കുന്നപക്ഷം വളരെ കൂടുതലാണു്. ഗതാഗത സൗകര്യത്തെ കഴിയുന്നിടത്തോളം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും സുഗമമാക്കിത്തീർക്കുകയും ചെയ്യുവാൻ ബാദ്ധ്യതപ്പെട്ട ഗവണ്മെൻറു ഇപ്പോൾ ഇങ്ങനെ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയിരിക്കുന്നതു ഇവിടുത്തെ സാമാന്യ ജനങ്ങളെ ശ്വാസംമുട്ടിക്കുന്നതിനു സമമാണെന്നു് പറയാതെ തരമില്ല. മദ്രാസിൽ,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എന്റെ അറിവു ശരിയാണെങ്കിൽ, സിറ്റി സർവ്വീസിൽ മാത്രമെ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയിട്ടുള്ളൂ. സിറ്റിസർവ്വീസു സാമാന്യ ജനങ്ങളെ അത്ര വളരെ ബാധിക്കുന്ന ഒന്നല്ല. ഇവിടെ, തിരുവനന്തപുരത്തു ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സിറ്റിസർവ്വീസിൽ മാത്രമായി ഒരുപക്ഷെ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയിരുന്നുവെങ്കിൽ, അതുതന്നെ പ്രതിഷേധാർഹമാണെന്നുള്ളതിനു സംശയമില്ല, ഞാൻ ഇതുത്തോളം പരാതിപ്പെടുകയില്ലായിരുന്നു. നേരേമറിച്ചു് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലംപോലെയുള്ള ഗ്രാമങ്ങളിൽ മൈലൊന്നിനു ഒരു ചക്രംവച്ചുള്ള കണക്കിൽ ചാർജ്ജു ചെയ്തു വരുന്നതു വളരെ മർമ്മഭേദകമായ ഒരു കായ്മാണു്. ആ നാട്ടുകാരായ എത്രയോ മുതലാളിമാർ വളരെ ഭംഗിയായി അവിടെ ബസ്സുസർവ്വീസു നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നു. അവർ നല്ലവരുമാണു്, അവരോടു യാതൊരു വിരോധവും ഞങ്ങൾക്കില്ല, എന്നാൽ അവർ ജനങ്ങളിൽനിന്നും കൂടുതൽ ചാർജ്ജു വസൂൽ ചെയ്യുന്നു എന്ന കാരണത്താൽ അവരെ ബസ്സു് ഓടിക്കുവാൻ അനുവദിക്കരുതെന്നു് ഞങ്ങൾ ഗവണ്മെൻറിനോടു ആവശ്യപ്പെട്ട ഞങ്ങൾ അങ്ങനെ ആവശ്യപ്പെട്ടതു കുറഞ്ഞ ചാർജിനു യാത്രചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യത്തെ ഉദ്ദേശിച്ചു മാത്രമാണു". ഗവണ്മെൻറു അവിടെ സർവ്വീസു ഇട്ടു. പക്ഷെ ഫ്രമൈൽ ദൂരമുള്ള നെടുമങ്ങാട്ടേക്കു് ഞങ്ങളിൽനിന്നു ഫ്ര ചക്രം ഇപ്പോൾ ഈടാക്കിവരുന്നു. ഈ മുതലാളിമാരും ഈ ഗവണ്മെൻറും തമ്മിൽ അവിടുത്തെ സാമാന്യജനങ്ങളോടുള്ള പെരുമാറ്റത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എന്തു വ്യത്യാസമാണുള്ളതെന്നു് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. മൈലൊന്നുക്കു ഫർ കാശു എന്നാണു ഗവണ്മെൻറു വച്ചിരിക്കുന്ന നിരക്കു്. എന്നാൽ പലയിടത്തും ഈടാക്കി വരുന്നതു ഒരു ചക്രം വച്ചുള്ള നിരക്കിലാണു്. ഇവിടെനിന്നും കഴിത്തുറയ്ക്കു ഫ്ര മൈലാണുള്ളതു്. ഫ്ര ചക്രമാണു് ചാർജ്ജു്. ഫർ മൈൽ ദൂരമുള്ള തൊട്ടവട്ടിക്കു് ഫർ ചക്രം ചാർജ്ജു കൊടുക്കണം. ഫ്ര മൈൽ ഫർലാംഗാണു തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും നെടുമങ്ങാട്ടേക്കുള്ള ദൂരം. അതിനു ഫ്ര ചക്രം ഞങ്ങളിൽനിന്നു വാങ്ങിക്കുന്നുണ്ടു്. നെടുമങ്ങാടു-കല്ലാർ സർവ്വീസു ഗവണ്മെൻറു ഏറ്റെടുക്കണമെന്നു ഞങ്ങൾ അനസ്യൂതമായി ഗവണ്മെൻറിനോടു ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരുന്നു. അതിനുവേണ്ടി വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുകയും മന്ത്രിമാരുടെ പടിക്കൽ കാത്തുകിടക്കുകയും വേണ്ടിവന്നാൽ സത്യാഗ്രഹംകൂടി നടത്തുമെന്നു് പറയുകയും ചെയ്തു. അതിന്റെ ഫലമായിട്ടാണു ഗവണ്മെൻറു് ആ സർവ്വീസു എടുക്കാമെന്നു തീരുമാനിച്ചതു്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ആ നാട്ടുകാക്കു് ആവിധം ഗവണ്മെൻറിനെകൊണ്ടു് സർവ്വീസ് എടുപ്പിച്ചതു് മറയത്തരമായിപ്പോയി എന്നു തോന്നിത്തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ടു്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിനുള്ള കാരണം പക്ഷേ ചാർജ്ജ് വാങ്ങുന്നതിൽ കാണുന്ന അക്രമമായ നിയമങ്ങൾ മാത്രമാണ്". പലടത്തേക്കും പല നിരക്കിലാണ് ചാർജ്ജ് വസൂലാക്കുന്നത്. ഗവണ്മെൻറിന്റെ നയം ഈ വിധത്തിലായാൽ ഗവണ്മെൻറ് പുതുതായി സർവ്വീസ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതു ജനങ്ങൾക്ക് ഉപദ്രവകരമാകുന്നതാണ്. അല്ലെങ്കിൽ സാധുക്കളായ ജനങ്ങൾ വിഷമിച്ചുപോകും. സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ട്മെൻറിന് അന്യസ്ഥലത്തുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടങ്ങൾക്ക് ഞങ്ങൾ ഉത്തരവാദിത്വം വഹിക്കണമെന്നു ഗവണ്മെൻറ് പറയുന്നതു ശരിയല്ല.

MR. K. S. JOSEPH (*Thiruvalla VI—General*): അന്യസ്ഥലത്തുണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം എന്നു പറഞ്ഞതു് ഏതു സ്ഥലത്തെ കാര്യമാണ്.

MR. PONNARA G SREEDHAR: അതു കുറച്ചു കഴിയുമ്പോൾ ഞാൻ പറയാം.

ഇനി മറെറാരു കാരണമായി പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ പറയുന്നതു "...at the same time the Department is affording increased ameniti s to the travelling Publick" എന്നാണ്". എന്താണ് ഈ increased amenities, എന്ന് എനിക്കു നിശ്ചയമില്ല. ടാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ മുട്ട, അന്നമുണ്ട്, ഇന്നുമുണ്ട്. ബസ്സുകളെ ആദ്യകാലത്തും യാത്രക്കാർ തള്ളുണ്ടായുണ്ട്, ഇപ്പോഴും തള്ളുണ്ട്. അതിനകത്തുള്ള രള്ളൽ (ഓവർലോഡ്) മുൻപുമുണ്ട് ഇപ്പോഴുമുണ്ട്. മിക്കവാറും പകുതിഭാഗം ഇല്ലാത്ത ബസ്സുകളാണ് അപ്പോഴും ഇപ്പോഴും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ശ്രീപത്മനാഭകടാക്ഷം കൊണ്ടുമായും ബസ്സുകൾ ഇപ്പോഴും മുൻപോട്ടു പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നുവെന്നതുള്ളൂ. മിക്ക ബസ്സുകൾക്കും പൊറകു് അന്നമില്ല, ഇന്നുമില്ല. 42 പേരെ കയറാവുന്ന ബസ്സിൽ 67 പേരെ ഇന്നും കയറുന്നുണ്ട്. ഇതാണോ അമിനിറ്റീസ്? ബസ്സ്സ്റ്റാപ്പുകൾ വച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെ വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡുകൾ ഇല്ല. 4 മണിവരെ കാത്തുനിൽക്കുന്നവർക്ക് സൂര്യരശ്മി തട്ടാതിരിക്കുവാനുള്ള മറവു് ഇപ്പോഴുമില്ല. ബസ്സ്സ്റ്റാൻറുകളിൽ തിരുവനന്തപുരത്തൊഴിച്ചു മറിടത്തുംതന്നെ വെയിറ്റിംഗ് ഷെഡ്ഡില്ല; അഥവാ വല്ലടത്തും ഉണ്ടെങ്കിൽതന്നെ, അതു വളരെ മോശമായ നിലയിലാണ് ഇരിക്കുന്നതു്. ടാറിട്ട റോഡിൽ നടുവെയിലത്തു് അനേകം ബസ്സുകളെ നിൽക്കണമെന്നാണ് വന്നിരിക്കുന്നതു്. ബസ്സ് സമയത്തിനു വരികയില്ല. വന്നാൽതന്നെ അനേകംപേർക്ക് കയറുവാനുള്ള സ്ഥലസൗകര്യം കൊടുക്കുന്നതിനു മുൻപു പോകും. ഈ വിധത്തിലുള്ള അമിനിറ്റീസ്—അതാണ് ഞാൻ ഇതുവരെ കണ്ടിട്ടുള്ളതു്. ഞാൻ മിക്കവാറും ദിവസംപ്രതി ഒരു തവണ ടാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലേക്കു കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരുവനാണ്. ആ നിലയിൽ എനിക്കു ഉണ്ടായിട്ടുള്ള അനുഭവം വച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ പറയുന്നു, ഇതുവരെ യാതൊരു അമിനിറ്റിയും ഉണ്ടായിട്ടില്ലാ എന്ന്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോട്ടെ, ഇതിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന പണം ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ ക്ഷേമ ക്കാര്യ കൊടുക്കുന്നുണ്ടോ എന്ന് നമുക്കാലോചിക്കാം. അവർക്ക് ഒരു യൂണിയനുണ്ട്. തൊഴിലാളികളും അധികാരികളുമായി പലതരത്തിൽ കൂടിയാലോചനകളും കഴിഞ്ഞിട്ടും ഇതുവരെ അവരുടെ അവശതകളും ഒന്നുംതന്നെ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ലാ. തൊഴിലാളികളുടെ ഇന്നത്തെ കഷ്ട പ്പാടുകളും തീർക്കുവാൻ കഴിവുള്ളതു പ്രവർത്തിക്കുന്നതാണെന്ന് ഉച്ചൈ സ്വരം ഘോഷിച്ചു നടന്ന നാം ടാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളികളെ സംബ ന്ധിച്ചിടത്തോളം യാതൊന്നുംതന്നെ ചെയ്തിട്ടില്ലാ. യാതൊരു കൂടുതൽ ശമ്പളവും കൊടുക്കുന്നില്ല. പിന്നെ ഈ പണം അടിക്കേണ്ടിയാണ് ഗവണ്മെൻറ് നാട്ടുകാരിൽനിന്നും പിടിച്ചുപറിച്ചെടുക്കുന്നത്.

അവസാനമായി പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ "In the circumstances government have sanctioned a slight increase in the rates of fare with effect from the 1st Kumbhom 1124/12th feb. 1949. The fare in respect of ordinray and express buses will be 14 cash and 1ch. 4 cash per mile respectively" എന്നാണ്. പത്തുകാശിൽനിന്നും പതിനാലുകാശു എന്നായിരിക്കുന്നതു ഒരു 'സ്ലൈറ്റ് ഇൻക്രീസ്' അണെന്നു പറയുന്നു. അടിക്കാണ്? കോടീശ്വരന്മാർക്കാണെങ്കിൽ ഇതൊരു സ്ലൈറ്റ് ഇൻക്രീസാണു. ലക്ഷക്കണക്കിനു പണം ചെലവാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഗവ ണ്മെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചും ഇതൊരു സ്ലൈറ്റ് ഇൻക്രീസാണ്. എ ന്നാൽ, സാമാന്യജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഈ നാലുകാശു ഒരു വലിയ ഇൻക്രീസുതന്നെയാണ്. അവർക്കു ഈ തുക ഒരു നിസ്സാര സംഖ്യയല്ല.

ചാർജ്ജു കൂട്ടിയതിനെ സാധൂകരിച്ചുകൊണ്ടു ഗവണ്മെൻറ് പ്രസ്സ് നോട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള കാരണങ്ങളും ഒന്നുംതന്നെ ശരിയല്ലെന്നു ഞാൻ ഇതുയും പ്രസ്താവിച്ചതിൽനിന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറന്മാർക്കു മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നു ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നു. ഇതിനെക്കാൾ ഗൗരവതരമായ മറെറാരുകാര്യംകൂടിയുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റ് ടാൻസ്പോർട്ട് എന്തുദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണു ഇവിടെ സ്ഥാപിച്ചതു? ആ ഉദ്ദേശം നിറ വേറിയിട്ടുണ്ടോ? ഒരുപക്ഷേ മുൻപു, സർ സി. പി. ഇവിടെ ദിവാ നായിരുന്നകാലത്തു് ഗവണ്മെൻറ് ടാൻസ്പോർട്ട് നടപ്പിൽ വരുത്തി യതു കുറെ പണം എടുക്കണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയായിരിക്കാം. എന്നാൽ ഈ നാട്ടിലെ സാമാന്യജനങ്ങളും ടാൻസ്പോർട്ട് ദേശീയമാക്ക ണമെന്നു അത്യാവശ്യപ്പെട്ടതും ഗവണ്മെൻറിനു ഒരു ധനാഗമമാർഗ്ഗമുണ്ടാക്കി കൊടുക്കണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയല്ല. ഇവ്വിധത്തിലുള്ള ഒരു വ്യവസായം വ്യക്തികളുടെ കയ്യിൽ ഇരിക്കരുതു്, കുത്തകയുള്ള മുതലാ ളിമാരുടെ കയ്യിൽ ഇരിക്കരുതു് എന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിമാത്രമാണ്,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുതലാളിമാരോട് ആക്ഷം വിരോധമില്ല. എന്നാൽ ചിലപ്പോൾ മുത ലാളിമാർ സമയത്തിനു ബസ്സു വിടുകയില്ല. അവർ ധാരാളമായി ഓവർ ലോഡു കയറും. വൃത്തികെട്ട ബസ്സുകൾ ഓടിക്കും. ഇതു ദേശീയമാ ക്കിയാൽ ഈ ദോഷങ്ങളെല്ലാം പരിഹരിച്ചുകിട്ടുമല്ലോ എന്നു ജനങ്ങൾ വിചാരിച്ചു. സ്റ്റേറിന്റെ വകയായി നല്ല ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുമെന്നും അത്യാവശ്യം വരുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ ചാർജ്ജ് കൂട്ടുന്ന പതിവു ഗവ ണ്മെൻറു എടുക്കുകയില്ലെന്നും അവർ കരുതി. എന്നാൽ അനുഭവം മറിച്ചാണു്. ഏതു സമയത്തു ചെന്നാലും ഓവർലോഡില്ലാതിരിക്കുക യില്ല. വൃത്തികെട്ട ബസ്സുകളാണു മിക്കവാറും ഇപ്പോൾ ഓടിക്കൊണ്ടി രിക്കുന്നതു്. പ്രൈവറു ബസ്സുകളെ അപേക്ഷിച്ചു് ഒരുതരത്തിലും തൃപ്തി കരമായിരിക്കുന്നില്ല. കൊള്ളരുതായ്മകൾ പ്രൈവറു ബസ്സുകളിൽ ഉണ്ടെന്നു ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. എന്നാൽ സ്റ്റേറിൽനിന്നും എടുത്തു നടത്തുന്ന ബസ്സു സർവ്വീസുകളിൽ അത്തരം കൊള്ളരുതായ്മകൾ ഉണ്ടാ യിരിക്കാൻ പാടില്ല. നാം മോണോപ്പളി എടുത്തിരിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിൽ ശരിയായ വിധത്തിൽതന്നെ ബസ്സുകൾ നടത്തണം. ഇതിനുമുൻപു ഫ്ര ീ മാനിട്ടിൽ ഒരിക്കൽ പയണിയർബസ്സു ഇവിടെനിന്നും ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്നു. ഇതു പഞ്ഞുകൊല്ലത്തിനു മുൻപാണു്. അതിനുശേഷം ഇവിടുത്തെ ജന സംഖ്യ വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ടാവലിംഗ് പബ്ളിക്കും വളരെ കൂടിയിട്ടുണ്ടു്. ഈ അവസരത്തിലും ഫ്ര ീ ബസ്സുകളിൽകൂടുതൽ ഓടിക്കുവാൻ ഗവണ്മെ ൻറിനില്ല. ഏതു ആളുകൾ വരുന്നുവോ, അതുമുഴുപേരെ ചവുട്ടി അക ത്തു കയറുകയാണു ചെയ്യുന്നതു്. ആ വിധത്തിലുള്ള അമിനിറ്റീസാണു ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടു നാടുമുഴുവൻ ദേശീയമാക്കണ മെന്നു പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും സാദ്ധ്യമല്ലാത്ത സ്ഥലങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ഗവ ണ്മെൻറു ഏറ്റെടുക്കണമെന്നു പറയുന്നില്ല. പക്ഷെ, എടുക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ ശരിയായ കർശനമായ നിയമങ്ങൾക്കു അനുസരണമായി ഭംഗിയായി നടത്തണം. ഇപ്പോൾ എക്സ്പ്രസ് സർവ്വീസുകൾ പല യിടത്തേക്കും നടത്തുന്നുണ്ടു്. ലോക്കൽ മുതലാളിമാരുടെവക ബസ്സുകൾ എക്സ്പ്രസുബസ്സുകൾക്കു മുമ്പും പിമ്പുമായി ഓടിക്കുവാൻ അനുവദിച്ചു കൊണ്ടാണു ഈ എക്സ്പ്രസുബസ്സുകൾ എല്ലാം നടത്തുന്നതു്. എക്സ്പ്രസ് ബസ്സിൽ ഇരിക്കുന്നവർക്കു പ്രൈവറു ബസുകളിൽനിന്നു ലഭിക്കുന്ന പൊടി ഏറുകൊണ്ടതന്നെ പോകേണ്ടതായിരിക്കുന്നു. മാത്രമല്ല, ഈ എക്സ്പ്രസു ബസ്സുകൾ എല്ലാം നഷ്ടത്തിൽ കലാശിച്ചിരിക്കുകയാ ണെന്നും കാണാം. ഇപ്പോൾ കൊല്ലം—അരൂർ എക്സ്പ്രസു സർവ്വീ സുകൾ ഓടിക്കുന്നുണ്ടു്. ഞാൻ പറഞ്ഞതാണു് ഇതുവരെയുള്ള അനു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly.

ഭവം. സ്റ്റേറ്റ്കാൻസ്പോർട്ടിനെക്കാൾ കൂടുതൽ സൗകര്യത്തിൽ ഓടിക്കപ്പെടുന്ന ചില പ്രൈവറ്റ്ബസ്സുകളുണ്ട്. അവിടെ കാൻസ്പോർട്ട്സർവ്വീസിൽനിന്നും ഒരിക്കലും ലാഭം കിട്ടുകയില്ല. ഇങ്ങനെയുള്ള ലൈനുകളിൽ എന്തിനാണ് എക്സ്പ്രസ്സ് സർവ്വീസുകൾ ഇടുന്നതെന്ന ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. നാട്ടുകാക്ക് നന്മചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് ഗവണ്മെൻറിന്റെ ഉദ്ദേശമെങ്കിൽ മുൻപു നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്നതിനേക്കാൾ നല്ലവണ്ണം ബസ്സുകൾ നടത്താൻകൂടി ഗവണ്മെൻറു ശ്രദ്ധിക്കണം.

പ്രധാനപ്പെട്ട റൂട്ടുകളെല്ലാം സ്റ്റേറ്റു് ഏറ്റെടുക്കണം. അതിനു ശേഷം മറ്റു മുതലാളിമാർ നടത്തുന്ന രീതിയിൽ എങ്കിലും നടക്കാതിരുന്നാൽ അതു കുറച്ചിലാണ്. തിരുവിതാംകൂറിൽ ഇന്നു മുതലാളിമാർ നടത്തുന്ന റൂട്ടുകൾ വളരെ മെച്ചമായി നടത്തുന്നുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റു് കാൻസ്പോർട്ടിലെ കൺഡക്ടറന്മാർക്കും ഡ്രൈവറന്മാർക്കും ലഭിക്കുന്നതിനെക്കാൾ ആ മുതലാളിമാർ കൂടുതൽ ശമ്പളം അവരുടെ ഡ്രൈവർമാർക്കും കൺഡക്ടറർമാർക്കും കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. കൂടാതെ അവർക്കു കൂടുതൽ ബോണസ്സും കൊടുക്കുന്നു,

MR. CHERIYAN J. KAPPAN : അങ്ങനെ ചാർജ്ജ് കൊടുക്കുന്നവർ ഉണ്ടോ?

MR. PONNARA G. SREEDHAR : കൊടുക്കുന്നവർ ഉണ്ട്. ഏതായാലും സ്റ്റേറ്റു് കാൻസ്പോർട്ട് എടുക്കുന്ന റൂട്ട് മോണോപ്പളിയായി എടുത്തു് അവിടെ ശരിയായി സർവ്വീസ് നടത്തണം. അല്ലാതെ കാൻസ്പോർട്ട ദേശീയമാക്കുന്നതുകൊണ്ടു് നാട്ടുകാർക്കു് യാതൊരു പ്രയോജനവും ഇല്ല. ഓവർലോഡും കഴിയുന്നതും കുറക്കണം.

MR. D. GNANASIGAMONI : Are private buses more overcrowded than Government buses ?

MR. PONNARA G. SEEDHAR : ഞാൻ വളരെക്കാലമായി പ്രൈവറ്റുലൈനിൽ സഞ്ചരിക്കാറില്ല. കാൻസ്പോർട്ട ബസ്സിലാണ് ഞാൻ സാധാരണയായി സഞ്ചരിക്കാറുള്ളതു്. ചിലപ്പോൾ പ്രൈവറ്റുബസ്സിലും പോകാറുണ്ടു്. അവിടെയും ഓവർലോഡു് കാണാറുണ്ടു്. ഓവർലോഡു് കയറുന്നതിൽ എനിക്കു് വിരോധമില്ല. വേണമെങ്കിൽ ടാപ്പിലും കയറിക്കൊള്ളട്ടെ. പക്ഷേ ചാർജ്ജ് കുറക്കണം. സാധുക്കളായ തൊഴിലാളികളുടെ സൗകര്യം ആണു് നാം നോക്കേണ്ടതു്. നല്ല ബസ്സുകൾ മാത്രമേ റൂട്ടുകളിൽ ഇടാവു. ഇതൊന്നും ചെയ്യാതെ സർവ്വീസ് നടത്തി ലാഭം എടുക്കുന്നതു് ആർക്കുവേണ്ടിയാണു് എന്നു ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. മറ്റു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുകളിൽ ഉള്ള നഷ്ടം പരിഹരിക്കുന്നതിനു സ്റ്റേറ്റു് കാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ കൂലി കൂട്ടി നികത്താമെന്നാണോ വിചാരിക്കുന്നതു്. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ അതു് കഷ്ടമാണു്,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ആ വിധത്തിൽ പ്രവത്തിക്കുന്ന ഒരു രാഷ്ട്രത്തിന്റെ പേർ ഫാസിസ്റ്റ് രാഷ്ട്രമെന്നാണ്? വ്യവസായങ്ങൾ ദേശീയമാക്കുന്നതു് പല രാഷ്ട്രങ്ങളും പല ഉദ്ദേശങ്ങളോടുകൂടിയാണ്. റഷ്യയിലും ജർമ്മനിയിലും ഇറാലിയിലും ട്രാൻസ്പോർട്ടുസർവീസ് ദേശീയമാക്കിയിരുന്നു. ഉദ്ദേശങ്ങൾ പലതാണ്. ഇറാലിയിലും ജർമ്മനിയിലും ബസ്സുകൾ ഗവണ്മെൻറ് ഏറെറടുത്തു നടത്തിയതു് കൂടുതൽ ലാഭമുണ്ടാക്കാനായിരുന്നു. ഇവിടെയും ലാഭമുണ്ടാക്കാനാണ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസ് ഏറെറടുത്തിരിക്കുന്നതു് എന്നു തോന്നുന്നു. അതാണെങ്കിൽ നാം ഒരു ഫാസിസ്റ്റ് സ്റ്റേറായിട്ടു രൂപാന്തരപ്പെടുകയാണെന്നു് വ്യസനസമേതം പ്രസ്താവിക്കേണ്ടിവന്നിരിക്കുന്നു. ആ വിധം ഒരു ഫാസിസ്റ്റ് സ്റ്റേറായി ഇന്നത്തെ ഗവണ്മെൻറ് മാറുന്നതിനു നാം അനുവദിക്കുവാൻ പാടില്ലെന്നുള്ള അപേക്ഷയാണ് എനിക്കുള്ളതു്. വെറും ലാഭത്തിനുവേണ്ടി മാത്രം ഗവണ്മെൻറ് ഒരു കാലവും ട്രാൻസ്പോർട്ട ബസ്സുകൾ നടത്തുവാൻ പാടില്ലെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ചാർജ്ജു് കൂടാതെതന്നെ ഈ സർവ്വീസിൽനിന്നും ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. ഞാൻ പറയുന്നതു administration-ന്റെ കുറവു കൊണ്ടാണെന്നു വിചാരിക്കരുതു്. ഇന്നു് അവിടത്തെ ജോലിക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർ അസംതൃപ്തർ തന്നെ. അവർക്കു് ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ ജോലിചെയ്യാതെ ഇരിക്കാമെങ്കിൽ അവർ അങ്ങനെ ചെയ്യും. കൂടുതൽ ശമ്പളം വാങ്ങി കുറച്ചു ജോലി ചെയ്യുക എന്ന തത്വമാണു അവർ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതു്.

MR. P. S. MUHAMMED : ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ മാത്രമാണോ അതോ ഒരു പൊതുതത്വമാണോ ഇതു.

MR. PONNARA G. SREEDHAR: അതു് എല്ലായിടത്തും കാണും.

MR. P. M. VARGHESE : തൊഴിലാളികളുടെ പേരിൽ വല്ല കുറവും ഉണ്ടോ?

MR. PONNARA G. SREEDHAR ഇന്നത്തെ സാമുദായികഘടനയുള്ളതിൽ ജനിച്ചുപോയി എന്ന കുറവു മാത്രമേ ഞാൻ കാണുന്നുള്ളു. അതു കൊണ്ടു് തൊഴിലാളികളെ സംതൃപ്തരാക്കിയാൽ നിശ്ചയമായും ട്രാൻസ്പോർട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഇന്നു കിട്ടുന്നതിൽ കൂടുതൽ ആദായം ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുവേണ്ടി അവരുടെ അവശതകൾ പരിഹരിക്കണം. അവരുടെ ഒരു മെമ്മോറാണ്ടം മന്ത്രിമാർക്കു കൊടുത്തിട്ടുണ്ടു്. അതിനെ ന്യായമായി പരിഗണിച്ചു് അവരെ സംതൃപ്തന്മാരാക്കേണ്ടതാണു്. തിരുവനന്തപുരം സിറ്റിസർവ്വീസിൽതന്നെയാണെങ്കിൽ റഷ് സമയത്തു വണ്ടിയിൽ ഒരു കൺഡക്ടർ മാത്രമേയുള്ളു. വൈ-ൽ പുരം അളുകൾ കേറുകയും ഇറങ്ങുകയും ചെയ്യും.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഈ ധൃതിക്കിടയിൽ കയറുന്നവക്കെല്ലാം ടിക്കറ്റുകൊടുക്കുകയെന്നുള്ളതു ഒരു മനുഷ്യനെക്കൊണ്ടും സാദ്ധ്യമല്ല. പക്ഷെ (Administrative Officer), അതു് സമ്മതിച്ചുതരുന്നവരാം. അദ്ദേഹം "റഷ്" കണ്ടിട്ടുമില്ലായിരിക്കും. ഞാൻ സാധാരണ ടൗൺബസ്സിൽ കയറുന്നവനായതുകൊണ്ടു അതു് എനിക്കറിയാം. ബസ്സിൽ കയറുന്നവക്കു് ചക്രം കൊടുക്കാനുള്ള മടിയല്ല. സ്ത്രീകൾ കുട്ടികളും മറ്റും ഗവണ്മെൻറിനെ കബളിപ്പിക്കാനായി മനഃപൂർവ്വം ടിക്കറ്റുവാങ്ങാതെ കഴിഞ്ഞുകൂടും. അതുകൊണ്ടു റഷ് സമയത്തു് എങ്കിലും—രാവിലെയും വൈകിട്ടും—എങ്കിലും പ്രത്യേകനായന്ത്രണം ഇതു സംബന്ധിച്ചു് ഏർപ്പെടുത്തണം. ഈ സമയത്തു് രണ്ടു കൺഡക്ടറന്മാരെ വീതം ഇട്ടു ജോലി ചെയ്യിക്കണം, അങ്ങനെ ചെയ്താൽ ഈ സിറ്റി സർവീസിൽനിന്നുമാത്രം ഒരു മാസം ഇന്നു കിട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതിൻറെ ഇരട്ടിത്തുക ഈടാക്കാൻ സാധിക്കും. അതു ചെയ്യാൻ തിരുവിതാംകൂർ ഗവണ്മെൻറിനു ദയവുണ്ടാകണമെന്നു പേക്ഷിക്കുന്നു.

PRESIDENT: You can wind up your speech. You have exceeded your time.

MR. PONNARA G. SREEDHAR: ഞാൻ സംസാരിക്കുമ്പോൾ ചില സ്നേഹിതന്മാർ കൂടക്കൂടെ ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണു് ഈ കുഴപ്പമുണ്ടാകുന്നതു്. അതുകൊണ്ടു് ഞാനിപ്പറഞ്ഞ suggestion ഒന്നു പരീക്ഷിച്ചുനോക്കണമെന്നപേക്ഷിക്കുന്നു. നിശ്ചയമായും ലാഭമല്ലാതെ നഷ്ടം ഉണ്ടാകയില്ല. അതിലെ ജോലിക്കാരെ സംതൃപ്തരാക്കിയാൽ നാലിരട്ടി ലാഭം കൂടുതൽ കിട്ടുമെന്നുള്ളതിനു രണ്ടുപക്ഷമില്ല. അവർ ഇന്നു ചെയ്യുന്നതിൽ നാലിരട്ടി ജോലി ചെയ്യും. അവർക്കു് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനോടു് കൂടുതൽ സ്നേഹവും തോന്നും. ഇന്നു അവർ വെറും കൂലിക്കാരെപ്പോലെയാണു്, ഇതു് അവരുടെ ഗവണ്മെൻറാണെന്നു അവർ വിചാരിക്കുന്നില്ല. ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ അവർ ഒരു മുതലാളിയെപ്പോലെ കരുതുന്നു. നാട്ടുകാരോടു അവർക്കു ഒരു കടപ്പാടുമില്ലെന്നും വിചാരിക്കുന്നു. വിദ്യാസമ്പന്നന്മാരാണു് അവരിൽ അധികഭാഗവും. പക്ഷെ അവരുടെ ഇന്നത്തെ സ്ഥിതി കൂലിക്കാരെപ്പോലെയാണു്. അതുകൊണ്ടു് കഴിയുന്നതും വേഗത്തിൽ അവരെ സംതൃപ്തന്മാരാക്കുകയാണു വേണ്ടതു്. ഓവർലോഡു് എന്നു പറയുന്നതു് ൪൦ പേരെ കയറേണ്ട വണ്ടിയിൽ ൫൦ പേരെ കയറ്റുന്നതിനാണു്. ഈ പ്രമേയം പാസ്സാക്കേണ്ടതു് ഇന്നത്തെ സാമാന്യജനങ്ങളുടെ തോളു വച്ചുനോക്കിയാൽ അത്യാവശ്യമാണു്. അതുകൊണ്ടു മാത്രമാണു് ഞാനിതു കൊണ്ടുവന്നതു്. ഇന്നു ചാർജ്ജു് കൂട്ടിയിരിക്കുന്നതു് യാതൊരു തരത്തിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Mr. Ponnara G. Sreedhar

നീതീകരിക്കത്തക്കതല്ല. അതിനെ ഉടൻതന്നെ പഴയമാതിരിയിൽ കുറവു ചെയ്യണം. കൊച്ചിയിൽ ഇങ്ങനെ കൂടി, കോഴിക്കോട്ട് ഇങ്ങനെയാണ് എന്നൊന്നും പറയരുതു്. വല്ലവരും മറ്റൊരു കാണിച്ചാൽ അതു് ഇവിടെയും നടപ്പാക്കണമെന്നു വിചാരിക്കുന്നതു് ശരിയല്ല.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: I would like to place a matter before the President. If the Hon'ble Minister for Transport will give an idea of the circumstances that led to the increase of fares, it will facilitate the debate. We can also then know the Government attitude and we can wind up the debate soon.

MR. PRESIDENT: I will call upon him later.

MR. A. CHIDAMBARANATHA NADAR: തിരുവർ അവർകളേ! ഞാൻ ശ്രീമാൻ ശ്രീധർ അവർകൾ കൊണ്ടുവന്ന അവശ്യപ്രമേയത്തെ ഇന്ന ഇടത്തിൽ ആതരിക്കുന്നേൻ. നമതു തിരുവിതാംകൂറിൽ മുതൽ മുതലിൽ, ഉങ്കൾ പാഷയിൽ സൊല്വതെന്നാൽ, സനനായക ആക്ഷി വന്തവുടനേയെ, നം സമസ്താനത്തിലുള്ള ഒവ്വൊരു മക്കളും ഒരുങ്കേ, നമക്കു ഏതാ അറിയാത മുറയിൽ, ദിവലോകത്തിലിരുന്തു, ദിവലിങ്കം കിടൈക്കപ്പോകിറതു എന്നു പകൽ കനവു കണ്ടാർകൾ. കണ്ടതു ഒന്നു. ഇപ്പൊഴുതു നം മക്കളുക്കു കിടൈത്തുക്കൊണ്ടിരുപ്പതു ഇന്നൊന്നു. ഏനെന്നു കേട്ടാൽ, ഇന്നു അരാങ്കം എന്ന ഒന്നൈ ഒട്ടിക്കൊണ്ടിരുക്കും അതികാരികൾ, ഒവ്വൊരു നിമിഷത്തിലും, ഒവ്വൊരു നിനങ്കളിലും അനുവിയമാക, നിയായമറ്റ മുറയിൽ, മക്കളിടമിരുന്തു, അവർകൾ, കൈയിലിരുക്കും പണങ്കളൈ മാത്തിരം അപകരിത്തുക്കൊണ്ടേ ഇരുക്കിറാർകൾ, എന്നു നാൻ ഇന്ത ഇടത്തിൽ സൊല്ല തുണിവേൻ. അതിലും വിശേഷമാക ഇന്നു പോക്കുവരവു ഇലാകാവിലുള്ള അതികാരികൾ വാകനങ്കളിൻ കൂലിയൈക് കൂട്ടുവതെന്നാൽ അതു അവർകളൈ മാത്തിരം പൊറുത്തതു അല്ല. പൊതുമക്കളാക കേട്ടുക് കലന്തു ആലോചിക്ക വേണ്ടിയ വിഷയം. ബസ്കൂലിയൈക് കൂട്ടപ്പോകിറോം, എന്നു വെളിയാന അറിക്കൈയിൽ, അതറ്കു കൂറിയ കാരണങ്കൾ രണ്ടു. അതൈപ്പറ്റി ശ്രീമാൻ ശ്രീധർ അവർകൾ അഴകാക എടുത്തുച് സൊന്നാർകൾ. ഒന്നു, നാങ്കൾ കൽല മുറൈയിൽ സെലവഴിയങ്കൾ സെയ്തു കൊടുക്കിറോമെന്നു. ഇന്നൊരു കാരണം എന്നവെന്നു കേട്ടാൽ, തിരുവിതാംകൂർ മുഴുവിലും, പലരും പസ്കൂലിയൈക് കൂട്ടി ഇരുക്കിറ കാരണത്താൽ നാങ്കളുമ് കൂട്ടിയിരുക്കിറോമെന്നു ആണൈവിടുത്തു ഇരുക്കിറാർകൾ. പസ്സിൽ യാത്തിരൈ സെയ്യും യാത്തിരീയർകളുക്കു സെയ്തു കൊടുക്കും സെലവഴിയം എന്നവെന്നു കേട്ടാൽ 21 പേർകൾ പോകക്കൂടിയ ഇടത്തിൽ 14 പേർ അതൈക് കണ്ണാരക്കാണ്കിറോമ്. അതൻ ഇലാകാത് തിരുവർ, കെ. ആർ. ഇലങ്കത് അവർകളേ അവർകളതു ഊനക്കണ്കളാൽ കണ്ടു ഇരുപ്പാർകൾ. അന്ത ഇലാകാവിൽ Express Bus എന്ന ഒന്നു ഓടുകിറതു. അതിൽ, ഒരു സീറ്റിൽ അവർകൾ നിയമം അനുസരിത്തു രണ്ടുപേർ ഇരുക്കലാം. ചില സമയത്തിൽ 3 പേരൈ, കുത്തി, അമുത്തി, ഇരുത്തുകിറാർകൾ. ഇതു അവർകളിൻ Express service ആമ്. മാത്തിരമല്ല, ഒരു മുറൈയിൽ അവർകളേ ആതരിക്കലാം. എപ്പടിയെന്നാൽ പൻമുറൈ മന്തിരികൾ, നം സമസ്താനത്തിൽ പണമില്ലൈ, പണമില്ലൈ എന്നു കത്തുകിറതുകേട്ടു സന്തോഷപ്പടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

கிறேன். பணத்தைக் கூட்டுவது இப்படியல்ல. பஸ்கூலியை கூட்டத்தினைந்த இடத்தில் overload ஏற்றக்கூடாதென்று அவர்கள் உத்தரவேண்டும். எனென்று கேட்டால் அந்த மாதிரி பஸ்வில் ஏறிப்பார்த்தால் தான் அந்த கஷ்டம் தெரியும்.

MR. R. K. RAM: இப்பொழுது வீற்றிருக்கும் மந்திரிகளும், முன்னால் பஸ்ஸில் வீற்றிருந்து இருப்பார்கள் என்பது கனம் மெம்பர் அவர்களுக்குத் தெரியுமா?

MR. A. CHIDAMBARANATHA NADAR: என் போன்ற மனிதராய் பிறந்த காரணத்தினால் அவர்களும், அப்படி செய்திருந்தேயாகவேண்டும் என்று நினைக்கிறேன். பின். பஸ்ஸில் கண்டக்டர் டிக்கட், கொடுக்கும் போது பாமரமக்கள் சக்காம் கொடுப்பார்கள். ஐயா டிக்கற்ட் என்றால், தருகிறேன், இருங்கள் என்று சொல்வார்கள். இதை நான் கண்ணாரக் கண்டதுண்டு. இங்கே வீற்றிருக்கும் Transport இலாக தலைவர், ஸ்ரீமான் வேலுப்பிள்ளை அவர்களிடம் இந்த முறையில் பல petitionகள் அனுப்பியதுண்டு. ஆனால், அந்த விஷயங்களை, அவர்கள் எந்த முறையில் நடத்திக்கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்று எனக்கு தெரியவில்லை. அவர்கள், நமது சர்க்கார் சொல்வது, வெளியிடங்களில் பஸ்கூலியைக் கூட்டியிருக்கிறார்களென்று. இன்று பாருங்கள், நாகர்கோவில்-திருநெல்வேலி, பஸ்கூலி, Rs 1 அ 9. தூரம் 52 மைல். அந்தக் கணக்கைப் பார்த்தால், ஒரு மைலிற்கு 10 காசிற்குக் கூடுதலாகவில்லை. அங்கே கூட்டியிருப்பதால், கூட்டியிருக்கிறோமென்று சொல்கிறார்கள். வெட்கமில்லையா என்று கேட்கிறேன். அவர்கள் கூட்டி இருந்தாலும், முன்னேற்றத்தில் இருக்கக்கூடிய, சனநாயகமென்று இருக்கக்கூடிய, இந்த திருவிதாங்கூரில், அவர்கள் நடத்தினார்கள், அதைப்பார்த்து நடத்துகிறோம் என்று கூறினால் வெட்கமில்லையா என்று, நான், இந்த இடத்தில் கேட்கிறேன். பணத்தை சேகரிக்க எத்தனையோ முறைகளிருக்கின்றன. மேலும் கழிந்த Budget அசம்பளிக்கூட்டத்தில், அன்று போக்குவரவு இலாகா மந்திரியாய் இருந்த T. M. Varghese அவர்கள் சொன்னார்கள். Sir. C. P. காலத்தில் யாரையும் கேளாது பஸ் கூலியைக் கூட்டி இருக்கிறார். அவரைக் கண்டிக்கவேண்டுமென்று கூறினார்கள். இன்றைய சனநாயக சர்க்கார் அதை மதியாது, என் கூட்டுகிறது, என்று கேட்கிறேன். அது சனநாயக ஆட்சியில் இருக்கக்கூடிய மக்களின் மனோவேகத்தையும், கோபத்தையும் கொடுத்து வருகிறது என்று அறியவேண்டும். நான் பஸ்கூலியைக் கூட்டக்கூடாதென்று சொல்வதற்கு ஒன்றிரண்டு காரணங்கள் உண்டு. முதன்முதலாக பெட்ரோலின் விலை குறைந்து கொண்டே இருக்கிறது. அந்த நிலையில் பெட்ரோல் தாராளமாய் கிடைத்துக்கொண்டுமிருக்கிறது. அந்த முறையில் இந்த சர்க்கார், பஸ் கூலியைக் கூட்டக்காரணமென்ன என்ற வினாவை உதிக்கிறது. இரண்டாவதாக, உலகமகாயுத்தம் கழிந்து விட்டது. இன்று இருப்பது Inflation அல்ல. பணநெருக்கடியால் வாடுகிற மக்களிடமிருந்து சாதாரண பஸ்ஸிற்கு மைலிற்கு 14 காசு வீதமும் Expressக்கு 1 ச 4 காசு என்றும் கேட்டால் அது யாராலும் முடியாத விஷயம். மேலும் ஏதோ பட்செட்டில், பிரதானமந்திரி அவர்கள் கழிந்த பட்செட் கூட்டத்தில் சொல்வதிலிருந்து, நாம் சரு துகிறது என்னவென்றால், 25 லக்ஷம் ரூபாய் ஆதாயம் இருக்கிறது ... நம் பொது மக்களுக்கு படுகிறது,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. A. Chidambaranatha Nadar]

இந்த நிலையில், நீங்கள பஸ்சுலீயைக் கூட்டக்கூடாது என்பது எதிர்ப்பு. இந்த இடத்தில் ஒரு சங்கதி சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று Transportல் இருக்கக்கூடிய வேலைக்காரர்களுக்கு, அங்கே நீங்கள் லைத்துக்கொண் டிருக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு நியாயமான சௌகரியங்கள் செய்து கொடுக்காமலிருந்தால் வருங்காலத்தில், இந்த டிப்பார்ட்மென்ரூனது எந்த நிலையில் வரும் என்பதை கண்கூடாக காணமுடியாது. அதுமாத்திரமல்ல. இன்னொரு விஷயம், Transport என்று சொல்வது ஒரு சமுதாயக்கார ருடையதோ அல்லது இரண்டு சமுதாயக்காரருடையதோ அல்ல. அல்லது அவர்களுடைய குடும்ப சொத்துமல்ல. இது எல்லா மக்களுக்கும் பொ தவானது. ஈழவன், பிரமணன், பிரமணன் அல்லாதவர், யாராஞலும் சரி அங்கே உத்தியோகம் எல்லோருக்கும் கொடுக்கவேண்டும். இந்த இடத்தில் வருத்தத்தோடுசொல்ல ஆசைப்படுகிறதற்குகாரணமென்னவென் ரால் இன்றைய Directorஆய் இருக்கும் வேலுப்பிள்ளை அவர்கள் ஒரு சந் தர்ப்பத்தில், ஒரு தமிழன், அவரிடம்போய் ஒரு கண்டக்டர் வேலை கேட்ட தற்கு நேசமணியிடம் போய் கேளு, என்று சொன்னராம். (Shame, Shame) அது அவருடைய குடும்ப Departmentயோ அல்லது அவருடைய குடும்ப சொத்தோ அல்ல என்று சொல்லுகிறேன். அவர்கள், மலையாளி யாய் இருந்தாலும் சரி, தமிழனுய் இருந்தாலும் சரி, அல்லது தெலுங்க னுய் இருந்தாலும் சரி, நாங்கள் திருவிதாங்கூரில் பிறந்த மக்கள் என்பதை மறந்துவிட்டக்கூடாது. அதை நமது, அந்த இலாகா தலைவர் ஒவ்வொரு நிமி டமும் மனதில் லைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று, அவர்களிடம் தாழ்மை யாக சமர்பித்துக் கொண்டு நான் என் சொற்பொழிவை நிறுத்திக்கொள் ளுகிறேன்.

MR. A. NESAMONY: I support the motion made by the honourable Mr. Sreedhar. To me it appears that the Transport Member has not made out a case for the increase of fares at this time. On a perusal of the Budget that we have passed last time, it will be found that the invested capital upon the transport system is Rs. 50 lakhs. The expenditure is Rs. 68 lakhs of which Rs. 6 lakhs is set apart for contribution to General Reserve Fund, Rs. 5 lakhs towards the Depreciation Fund, Rs. 2 lakhs towards interest on capital and Rs. 17 lakhs net profit. So, virtually the profit on the investment of Rs. 50 lakhs is about Rs. 30 lakhs, Now the proposed increased fares during the period of the last six months of the year would bring in Rs. 14½ lakhs as the budgeted fares for a year seem to be Rs. 72 lakhs, so that the actual income would be Rs. 44½ lakhs upon an investment of Rs 50 lakhs. That is how the figures appear to be from the Budget. I ask the Transport Member whether any undertaking would bring a profit of Rs. 44 lakhs out of an investment of Rs. 50 lakhs and yet again increase the fares to make up a further profit. Nationalisation was resorted to not to benefit the Government but to afford better facilities and amenities to the travelling public. But what we now find today is no amenities at all but mere taxation. Enough has been said on the floor of the House that absolutely no amenities are afforded to the passengers. Any onlooker that passes by the Trivandrum Garage would be impressed with the extent of the trouble and the hardship that the travelling public are put to, and many of us who are unfortuanate

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

enough to rub shoulders with everybody in the long queues there find it awfully difficult to keep ourselves standing there in the hot sun. If that be the case in the Central station, one might imagine what it will be in the mofussil stations. If these be the amenities that are afforded and if the Goverument are not in a position to afford better amenities, I wonder what makes them increase the fares. Are they justified in the increase of fares? Compare a transport vehicle belonging to the transport Department with one owned by a proprietor who plies his transport vehicles between Nagercoil and Tinnevelly. I have on a calculation found out that a passenger vehicle which is registered to carry 28 passengers has to pay Rs. 1,374 to the Government every year, Rs. 1,176 by way of vehicle tax Rs. 170 towards third party insurance premium, testing fee Rs. 25, permit etc., Rs. 8, with the result that he makes a cash payment to the Government of Rs. 1,374. Now consider the free lift that you have to give to every member of the Police foree from the cook in the Inspectors house up to the Inspector—General's office. Consider also the number of menials that would be given free lifts and to the Magistrates through whose jurisdiction the unortunate owner has to ply his bus so that apart from what he has got to pay on account of these, in cash he will have to pay to Government Rs. 1,374. I believe that the transport vehicles belonging to the Transport Department are exempted from such payments under Section 89 of the Motor Vehicles Act. If that be so, the Government gains on every vehicle that is plying for hire the sum of Rs. 1,374. Even now I find even on the buses that are plying in the town with the board "for registration," the vehicles a.e not registered for even six months and more, whereas if an individual purchases a bus he has to keep it in his shed for months together without any interest on the capital that he has laid out and it all the time for the registration to come. Sometimes it takes six months, ten months and even twelve months for the receipt of registration and with great difficulty the owner has to wait after spending perhaps as much capital as he laid upon the bus to secure a permit for the bus. In spite of that the fares which are levied on the Nagercoil—Tinnevelly route are comparatively less. The distance between these places is 52 miles. The fare is Re. 1-9-0. Our fare between Nagercoil and Trivandrum, a distance of 42 miles on cement concrete road, is Rs. 1-7-0. So the difference is only two annas. But you must remember that the same proprietor has to pay tax to the two Governments—both to the Indian Union and to Travancore. He has to get his vehicles tested both here and there. Parhaps when a vehicle registered under one jurisdiction, passes through another the testing fees etc., may be less, but the cost of it is more than what the transport vehicle in Trivandrum has to pay to the Government.

HON'BLE MR. K. R. ELANKATH: Is it run on gas or petrol?

MR. A. NESAMONY: Petrol. I have travelled even last week. It is run on petrol. It was at a time of scarcity of petrol that it was fitted with gas plant under compulsion from Government. But now

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. A. Nesamony]

they are run on petrol. I have paid Rs. 1-9-0 only last time. So much so there is no case made out by the Government either because of the heavy investment that they have made or because of the heavy expenses that they have incurred. This increased fare is not justified. The Government have not made out a case.

Another thing that I wish to place before the House for consideration is that this department is not run on a loss. We are thinking that this is one of the departments which should be nationalised. We are thinking of nationalisation of every industry on other issues as well. If nationalisation is accepted as a principle, it must be to the benefit of the people affected by it, and not for the matter of making an income for the Government. The return must go to the people.

Sir, here it is intended only as an investment from which as much money could be saved for the Government to meet its working expenses and not for the convenience of the travelling public or for the person's benefit. This increase in fare is also a false economy because if the fare is increased it is likely that the people who travel may fall in numbers. So then if the number of people that travel fall, the amount that will be collected by way of fare will be less. So the Government by increasing the fare would only be injuring the public and not benefit themselves on that account. That way it is only false economy. Under these circumstances I would urge on Government and the Director of Transport to revise the press communique issued as no case has been made out therefor and as a consequence to restore the old fares which is only a reasonable thing.

MR. N. D. JOSE (*Neyyattinkara III S. I. U. C.*): Mr. President, I sent in an adjournment motion because I wanted to draw the attention of Government to the prevailing feeling among the public. Besides that this was the best way of eliciting information from Government also, the best way of pointing out the prevalent opinion among the people on a particular matter. On the other hand if a question is sent in there is all the possibility—because there are a number of other questions—that that question may not be answered. Even if that question be answered there is the possibility that we may get time for supplementary questions say only about 5 minutes, though that would not do justice to this question which is agitating the public mind. It was due to all these I happened to send in an adjournment motion. Since then an interesting circumstance has happened which does not permit me to speak in support of the motion, a circumstance which I do not want to disclose, nor which I propose to disclose. But with your permission, Sir, I will take this opportunity of drawing the attention of Government to certain facts. In the latest copy of the Administration Report it is put in like this. For 1122 (which is the latest we have) the net profits for the year allowing for working expenses are put down as Rs24·4 lakhs on a capital investment of 36 lakhs. This works out to approximately 68 per cent profit. This was in 1122. In 1123 there is all the possibility that the figure should be much more. In this circum

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

stance I want to make clear that I do not want to condemn the departmental authorities on the fact that there was overloading not on the fact that the buses were all broken. An argument may be advanced that those were war years, and post-war years, when buses were not available in sufficient number. Therefore I do not raise that criticism at all. The bus fare has been increased from 10 cash to 14 cash per mile. This is really a big increase and amounts to 40 per cent. I am coming from Neyyattinkara. A person who travels from Trivandrum to Neyyattinkara used to pay 8 chuckrams but now it is 12 chuckrams. A person who goes to Nagercoil has to pay now 40 chuckrams and in like manner for other places. This is really a big increase. As far as the travelling public are concerned this increase hits the poor man who travels by bus. People who can afford to travel in cars do not take to bus traffic. Therefore it is quite obvious that it is the poor man who will be indirectly taxed by this increase in fare. So I would like to elicit the information from the Minister concerned as to why the fare has been enhanced. Then a point was adduced that the transport workers have not been allowed to organise and that their organisation has not been given due recognition by the department. It may be argued from Government that this is meant to increase the bonus for the workers. My point is if they are interested in the welfare of the workers, is it necessary that money should be taken out of the poor man I ask. Why should rob Peter to pay Paul? If it is necessary for Government that tax should be placed on the travelling public it can be advantageously done on people who travel in big luxurious cars. The Government may plead that increased facilities are to be supplied to the public. I want to know whether increased facilities cannot be given within this percentage of profit, If Government is to raise more profit for the better convenience of the public, why not they nationalise other industries, why not they tap other sources of income rather than the poor man being taxed . Even if increased facilities are granted to the travelling public I would say that those amenities may be confined only to a few. I am told there are cushion seats but in the new bus there is no rubber cushion provided but cushion of a different type. Even supposing you are providing increased facilities I would urge you to limit the percentage of profit that you are drawing from the public. These are some suggestions of mine especially when this question is being discussed with so much feeling among the public. I must want to elucidate whether there was any other motive to increase the fare. With these words I place these facts before the House.

MR. T. A. MOHIDEEN KUNJU : ഓൺസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ ചാർജ്ജുകൂട്ടിയതിനെ പിൻവലിക്കണമെന്നുള്ള അടിയന്തിരപ്രമേയത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുന്നു. പൊട്ടുന്നവെ ഇങ്ങനെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ച തിനെസംബന്ധിച്ചു പൊതുജനങ്ങൾക്കുണ്ടാകാവുന്ന കഷ്ടത്തെപ്പറ്റി പ്രമേയകർത്താവായ മി. പൊന്നറ ശ്രീധരനും, മറ്റും പൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ട്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. T. A. Mohideen Kunju]

ണ്ടെങ്കിലും, ഒന്നരണ്ടു സാഗതികം ഗവണ്മെൻറിന്റേയും ഈ സഭയുടേയും ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നു ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. നമ്മുടെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മുതൽമുടക്കിനെ അപേക്ഷിച്ച് കൂടുതൽ ലാഭമാണു കിട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതെന്ന് നമുക്കെല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. അങ്ങനെയിരിക്കെ ആ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറുമുഖന്തിരം ഇനിയും അമിതഭാരം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു ഗവണ്മെൻറു പ്രേരിപ്പിക്കുന്നതായാൽ, പൊതുജനങ്ങളുടെയിടയിൽ ഗവണ്മെൻറിനെപ്പറ്റി ദുരഭിപ്രായമുണ്ടാകുമെന്നുള്ളതു തീർച്ചയാണ്. അരിവില പെട്ടെന്നു കൂട്ടി എന്നുള്ള കാരണത്താൽ മുൻപിലത്തെ മന്ത്രിസഭയെപ്പറ്റി ജനങ്ങൾക്ക് അവജ്ഞയും ദുരഭിപ്രായവും ആണുണ്ടായിരുന്നതെന്ന് എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതാണ്. മാത്രമല്ല, മുൻപിലത്തെ മന്ത്രിസഭ പൊളിയാനുണ്ടായ കാരണങ്ങളിൽ പ്രാധാന്യം അർഹിക്കുന്നതു അരിയുടെ വിലകൂട്ടൽ ആണെന്നുള്ളതിനും സംശയമില്ല. അതുപോലെ ഇന്നത്തെ ഗവണ്മെൻറ് ട്രാൻസ്പോർട്ടുചാർജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ഇതും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അവജ്ഞാഹേതുകമാണ്. ഗവണ്മെൻറു സെയിൽസ് ടാക്സ് ഏർപ്പെടുത്താൻപോകുന്നു. എന്നാൽ, മധുവർജ്ജനം നിമിത്തം ഉണ്ടായിട്ടുള്ള നഷ്ടത്തെ പരിഹരിക്കാനാണ് ഈ ഏർപ്പാട് നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതെന്ന് ജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ ഒരു ധാരണയുള്ളതുകൊണ്ട് അതിനെ അവർ സ്വാഗതം ചെയ്യുമെന്നാണു തോന്നുന്നത്.

MR. PONNARA G. SREEDHAR : ഗവണ്മെൻറിനു പണമില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ ചാർജ്ജുകൂട്ടിയതെന്നറിയാമോ?

MR. T. A. MOHIDEEN KUNJU : സാധാരണ ജനങ്ങളെ അധികം വിഷമിപ്പിക്കാത്ത രീതിയിൽ ഗവണ്മെൻറു പണം സമ്പാദിക്കാനുള്ള വഴികൾ നോക്കണം. ഗവണ്മെൻറു ട്രാൻസ്പോർട്ടു ചാർജ്ജു വർദ്ധിപ്പിക്കുമ്പോൾ, നാട്ടിൻറെ നാനാഭാഗങ്ങളിലും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകളുടെ ചാർജ്ജും വർദ്ധിപ്പിക്കാനിടയുണ്ട്. ഇപ്പോൾതന്നെ പ്രൈവറ്റുബസ്സുകളിൽ ചാർജ്ജു കൂടുതലാണ്. കൂടാതെ ഈ കാരണം പറഞ്ഞു് അവർക്ക് കുറെക്കൂടി ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കയും ചെയ്യാം. ഇങ്ങനെ കൂടക്കൂടെ ചാർജ്ജു കൂട്ടുന്നതുകൊണ്ടു് ആളുകൾ നിവൃത്തിയുള്ളിടത്തോളം ബസ്സിൽ കയറാതാവുകയും തൻനിമിത്തം ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനു നഷ്ടം സംഭവിക്കയും, നഷ്ടപ്പെടുന്ന എന്ന കാരണത്താൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടുബസ്സുകൾ ഏതെങ്കിലും പ്രൈവറ്റു് ഏജൻസിക്കു വിട്ടുകൊടുക്കുകയും ചെയ്യും. അതിനുള്ള മുന്നോടിയാണെന്നു തോന്നുന്നു ചാർജ്ജുകൂട്ടൽ. അതുകൊണ്ടു് എനിക്കു പറയാനുള്ളതു് ഗവ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ണ്മെൻറ് പൊതുജനനന്മയെ ലാക്കാക്കി ഇപ്പോൾ വർദ്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന ചാർജിനെ ചിൻവലിക്കണമെന്ന് ഉൽബോധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പ്രമേയത്തോട് അനുകൂലിക്കുന്നു.

MR. K. N. SANKUNNI PILLAI (*Kottayam IV—General*): സർ, എനിക്ക് ഇതിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പരസ്പര വിരുദ്ധമായ ഒരു നിലയാണുള്ളത്. ദീർഘകാലമായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായത്തിലേർപ്പെട്ടിരുന്നു അതിന്റെ ഭരണത്തെ സംബന്ധിച്ച് കുറച്ച് പ്രായോഗിക പരിജ്ഞാനം സിദ്ധിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു വ്യക്തിയെന്ന നിലയിൽ ഗവണ്മെൻറിന്റെ ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ അനുകൂലിക്കുകയും എന്റെ സ്നേഹിതൻ മി. പൊന്നറ ശ്രീധർ പറഞ്ഞതുപോലെ സാമാന്യജനങ്ങളുടെ അതായത് പട്ടിണിപ്പാവങ്ങളുടെ പ്രതിനിധി എന്ന നിലയിൽ ഈ വർദ്ധനവിനെ പ്രതിക്രുലിക്കുകയും പ്രതിഷേധിക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നതു. മുൻപുണ്ടായിരുന്ന നിയമസഭയിൽ സാധാരണയായിട്ട് മെമ്പറന്മാരെ തൃപ്തിപ്പെടുത്താൻ കൈക്കൊള്ളാറുണ്ടായിരുന്ന ഒരു കൌശലം കരമില്ലായിരുന്നു. അന്നു കരമുള്ളവർ മാത്രമേ ഇപ്പോഴത്തെ നിയമസഭയിലുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് അന്നവർ കൂടുന്നോഴൊക്കെ ഒരു കരമില്ലവു കൊണ്ടുവരാറുണ്ടായിരുന്നു. അതുപോലൊരു സംപ്രദായമാണ് ഇന്നും ഇവിടെ നടക്കുന്നതെന്ന് പറയാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. ഇന്നു എന്തു പറഞ്ഞാലും സാമാന്യജനങ്ങളെന്നും പട്ടിണിപ്പാവങ്ങളെന്നും ഒക്കെ പറഞ്ഞു ഗവണ്മെൻറിനു യാതൊരുതരത്തിലുള്ള വരവും ഇല്ലാതാക്കത്തക്കവണ്ണമുള്ള പരിതസ്ഥിതികളിൽ എത്തിച്ചേർന്നിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഫ്രീ എഡ്യൂക്കേഷൻ എന്നൊരു പദ്ധതിയുണ്ട്. അതിലേക്കു മുന്നാലുകോടിരൂപ നമുക്ക് ചിലവാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. നമുക്ക് വായു, വെളിച്ചം, വെള്ളം ഇവയെപ്പോലെ (ഞാൻ ഒരു തൊഴിലാളിപ്രസംഗം ചെയ്യാൻ പോകുകയാണ്) നമുക്ക് അത്യാവശ്യമുള്ള ഒന്നാണ് വിദ്യാഭ്യാസവും. ആദ്യത്തെപടിയായി വിദ്യാഭ്യാസം സൗജന്യമായി ഇവിടെ പ്രയോഗിച്ചു തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട് അതുപോലെതന്നെ അത്യാവശ്യമുള്ളവയാണ് ആഹാരവും, യാത്രാസൗകര്യവും. ആഹാരകാര്യത്തിലും നാം ഏറെക്കുറെ അങ്ങനെയൊരു നില സ്വീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതായതു് കൂടുതൽ വിലക്ക് അരി വാങ്ങി കുറഞ്ഞവിലയ്ക്ക് വിൽക്കുകയാണ് ദിവസവും ഒരുലക്ഷം രൂപായോളം ഗവണ്മെൻറ് നഷ്ടപ്പെടുന്നുണ്ട്. അടുത്തപടിയായിട്ട് യാത്രാസൌകര്യം കൊടുക്കുക എന്നുള്ളതാണ്. എന്നാൽ നമ്മുടെ പടിയിൽ യാതൊരു വ്യത്യാസവും വരുത്തരുതു്. നമുക്ക് കിട്ടുന്ന ഫീ രൂപയ്ക്ക് ഒരിക്കലും കുറവുവരുതു്. ഇതൊക്കെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. K. N. Sankunni Pillai.]

ശരിപ്പായിട്ടു നടത്തിക്കൊണ്ടു പോകണമെങ്കിൽ ഗവണ്മെൻറിൽ പണം വേണം. ഇതു് ഒരു ഇൻഡയറക്ട് ടാക്സേഷൻ ആയതുകൊണ്ടു് ആർക്കും പ്രതിഷേധത്തിനു് കാരണമില്ലെന്നാണു് എനിക്കു് തോന്നുന്നതു്. ഇതിനെ പ്രതിഷേധിക്കുന്ന ആളുകൾക്കു് മുതലാളിമാർ, വ്യവസായികൾ എന്നൊക്കെ ചില പ്രയോഗങ്ങളും ഉണ്ടെന്നല്ലാതെ അതിൽ കൂടുതലായിട്ടു് യാതൊന്നുമില്ല. ഞാനും പറയുന്നതു് പത്തുകൊല്ലം കഴിയുമ്പോൾ —പ്രധാനമന്ത്രി ഇന്നാളു പ്രസംഗിച്ചപോലെ ഞാൻ പറയുന്നു—ഈ ചാർജ്ജു് കുറച്ചു് നാളെ മുതൽ ഫ്രീയായിട്ടു് യാത്രചെയ്യാനനുവദിച്ചില്ലെങ്കിൽ ഈ രാജ്യത്തു് ഒരു വിപ്ലവം തന്നെ ഉണ്ടാകും. ഇരച്ചിരമ്പി പാഞ്ഞുവരുന്ന ജനപ്രവാഹത്തിൽനിന്നു് ഞങ്ങൾക്കു് മന്ത്രിമാരെ രക്ഷിക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ലെന്നു ഞാൻ പറയുന്നു. അവരെ ജഗദീശ്വരൻതന്നെ രക്ഷിക്കട്ടെ (ഹിയർ, ഹിയർ.) പട്ടിണിപ്പാവങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഈ ചാർജ്ജു് വസൂൽചെയ്യുന്നതു് നിറുത്തലാക്കി യാതൊരു ചക്രവും വാങ്ങാതെ സൗജന്യമായി യാത്രചെയ്യാനനുവദിക്കണമെന്നു് ഞാൻ അഭിപ്രായപ്പെട്ടുന്നു.

MR. JOSEPH MALIECKAL : ആദ്യമായി മെമ്പറുടെ ബസ്സുകളിൽ തന്നെ ചാർജ്ജു് ഈടാക്കുന്നതു് നിറുത്തൽ ചെയ്യുമോ?

MR. K. N. SANKUNNI PILLAI : ഞാൻ കാണ്ഗ്രസ്സു് പാർട്ടിയിലെ ഒരംഗമാണു്. കാൺഗ്രസ്സു് ഗവണ്മെൻറു് നിറുത്തൽ ചെയ്യുമ്പോൾ ഞാനും നിറുത്തുന്നതാണു്.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Since my efforts to get some facts from the Hon'ble Minister in charge of Transport have not been effective, I should like to speak on this motion.

PRESIDENT : Yes, you may speak.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Sir, it has been brought to the notice of this House that the total capital invested on State Transport is 50 lakhs and the anticipated profit for 1124 is Rs. 17-15 lakhs. Thus this department is expecting a profit of something like 35 per cent. on the amount invested. So much is revealed in the budget. My effort was to ascertain from the Minister in charge whether the actualities are according to budget figures as a result of the experience gained during the last 6 months. But unfortunately it was in vain. Well, Sir, you will find from the published reports that this department is now earning 27 chuckrams per mile per bus on an average. But at the rate of 10 cash per mile fare fixed by the rules for an ordinary bus, the department is entitled to get only 15 chuckrams per mile per bus. On the other hand the average earning as I said is 27 chuckrams per mile per bus. This is what the published reports show. In other words, the department which

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

will get without overloading 15 chuckrams per mile per bus, are now earning 27 chuckrams per mile per bus by overloading. So by overloading, earning has been increased to the extent of 12 chs. per mile per bus. The average overload is amply revealed from this income rate. As I said, the practical result is that for 15 chs. the department is getting 27 chs. Therefore the normal condition of the Transport service is cent per cent. over loading. This much is revealed by the figures published in the report.

Sir, there is another aspect. The working expenses for 1122 was Rs. 49·9 lakhs. In the revised estimate for 1123 it is 61·36 lakhs. In the budget estimate for 1124 it is 67·84 lakhs. So when the working expenses are increasing like this, it is seen that the profit is progressively decreasing at the same time The figures of profit in 1122 is 24·4, for the next year 18·3 lakhs and for the subsequent year 17·15 lakhs. In plain words, while the working expenses have been increasing progressively from 49 to 67 lakhs, the net profit is falling from 24 to 17 lakhs. That was how the Department was working in spite of the record earning of 27 chuckrams per mile per bus. It is this anomalous position I wanted to point out to the Minister in charge. The figures revealed in the budget bear testimony to this.

Now, Sir, my Hon'ble friend the mover of the motion was arguing on idealogical grounds. He asked whether it is national socialism, that is socialising a particular service, so that profit may come to the State, or nationalisation where nil profit is taken and the service is conducted for the convenience of the people we are having in State Transport. If it is nationalisation of this kind then we need look only for the efficiency of the services and not for profit. Whether we have reached that stage is problematical to me. As we are at the evolutionary stage of our social and economic life at the present moment, I do not think we have reached that condition when any essential service can be run solely for the benefit of the people by the people themselves. That position I do not completely agree with. What I envisage is the transport can be run effectively by Government granting the maximum convenience to the people and with the possible profit for Government. I would say that profit motive should not work as an engine of oppression. It should not be worked as a commercial concern, with only an eye to profit, but rather as a social service giving the maximum possible comfort to the people and at the same time taking available profit out of it. From that stand point we have to analyse the working of the Transport Department. For the last 10 years and over, the department has not looked to the convenience of the travelling public. I should rather say that the idea of comfort to the travelling public was completely ignored. At one time it was said that there was shortage of buses; at another stage difficulty of getting spare parts. Next stage it was shortage of petrol. Such were the reasons urged for not making available adequate number of buses. As a result there was overloading in the buses. It is needless for me to say that overloading gives the minimum comfort to the traveller. A bus ought to carry only a limited number of passengers

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. P. S. Nataraja Pillai.]

consistent with comfort and security of travel. When there is overload in a bus, that means playing with the life of the traveller and the capital investment on the vehicle. This overloading might have been necessitated by circumstances. But even with the altered conditions now-a days overloading to the extent of 50 per cent. is allowed by Departmental rule. This 50 per cent. is very elastic. It does not give a correct idea. Practically it comes to this in the sitting space available for one man, two persons are asked to squeeze in. How un-comfortable it is, one can realise and the House should decide whether 50 per cent. overload is to be allowed. In other words, in a space of 14 inches or so two persons are asked to seat. I have experienced the suffocation involved in that process. From actual figures published one could gather there is cent per cent overloading.

That is how the Department now works. If the department will honestly come forward and say that the cost of running the service is so much, and that they have done all possible economy in the working expenses, that they were trying to eliminate every kind of waste in the scheme, that they can grant so much of minimum comfort to the travelling public, and that they want an increased fare rate I can appreciate that. Now, Sir, without doing anything in that direction, what do we hear to-day? There is maximum overloading. There is not even minimum comfort to the travelling public and yet the rates have been enhanced. This is how the position stands.

To increase the rates is illogical and I may be excused if I say it is illegal. The best course for the people responsible for the Transport Department ought to have been to come and assure the people, "Here is a department which will work to give you the maximum comfort possible under the circumstances. We are not able to run the required number of buses with the investment on it at the present rates and for that purpose we are forced to increase the rate". That is what the Indian Railways did when they increased their fares. Unfortunately, Sir, when we are beginning to follow democratic principles of administration at every stage we forget them. There may be adequate reasons, effective reasons, reasons which we could accept, which induced the department to increase the rate. But I have to say that the increase in fare can be justified only when overloading is eliminated. Till overloading is eliminated there should not be any increase in rates. Increasing the rates and allowing overloading will be committing a cruel crime, and injustice on the people.

Then there is the question of transport extension. That is really a matter of policy for Government to decide. But it is a thing which is agitating the public and giving a lot of trouble throughout the country. Sir, we are having private services as well as State Transport Service. Private services are being controlled by the Motor Vehicles Act but the State Transport Service are directly controlled by Government. If we are to enforce the

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

rules of the Motor Vehicles Act, control overloading and fix the rates in private services we must first of all set an example by running State Transport Service efficiently. When a State Transport Bus runs with 50 passengers when the allowed number of passengers is only 25, with what propriety and with what justice can you prosecute a private line owner who overloads his bus? It is an impossibility. This demoralises the transport services in the State. We are running buses which often lie on the road by breakdown. We are insisting on a workshop for private bus owners. Where is the workshop for the State Transport Department? I know that there have been efforts to have a workshop. Where is the money? What has been done for that? I know the department may say that there is a workshop. But if any member of this House inspects that, they will wonder whether they can call it a workshop. Private Bus Owners have better workshops. There is no use in finding fault with the department. It is the duty of the Government to give the department the necessary facilities to have garages and workshops. We see the buses lying on the road day and night. Where are the garages for them. Do you find private buses lying on the road in the same way? It is the same old saying that 'it is Government money, nobody is responsible for it'. You must see that the Transport department is a model institution and it is worked in a better manner.

In regard to the policy of extending transport services, I would request the department not to extend their lines further, till they have the optimum number of buses on every line they have monopolised. If they are taking monopoly routes they should put the optimum number of buses in those routes, The Transport department can be allowed to operate on new routes only when there is the optimum necessary buses in all the routes they have already monopolised. The position has a little improved recently. Some time, last year, people who had come to the road side to go in the bus had to return to their homes at night-fall. They never got the buses. Because it was a monopoly route of the State Transport Department, they could not get any private bus either. Such state of affairs cannot be allowed to be repeated If new routes are taken the required number of buses must be made available before such routes are taken.

All important places in the State may be connected with the minimum possible number of Express buses, which may be called Express and run as Express. That will bring in a complete change in the transport system. Now Certain routes are monopolised by private bus owners and certain other routes are monopolised by the Transport department. There is overcrowding in all the buses on all routes. The department itself should eliminate overloading by running the optimum necessary buses in the routes they have monopolised. Express services should be introduced linking up all important towns. These will give great relief to the travelling public. At the same time these will give more profit to

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Mr. P. S. Nataraja Pillai]

the department. Thus we will have a model service which will serve as a model to the private bus owners to run the lines as efficiently as possible. There is no use in calling a bus an Express bus and running shuttle. That is a misnomer, if you run a shuttle Express ervice, it means you are only operating an ordinary service. One or two Express buses should be reserved on every route and they should be run at the fixed time.

MR. P. T. CHACKO: It is very difficult to find garages.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: That cannot be a valid plea. Government should find them. There is nothing impossible for them. Even today we had a demand for supplementary grant for payment of lands acquired for Industrial concerns. The Land Acquisition Regulation is always available. Within 24 hours people in possession of the lands acquired can be evicted and Government can take possession of the lands. I know of such instances. At every station they can make garages in no time.

MR PRESIDENT: It is time.

MR. P. S NATARAJA PILLAI: I have nothing more to add Sir. I shall conclude with a sentepce. If the department feels that with the present fare in spite of the retrenchment policy, it is difficult to run more conveniently and profitably they should atleast make a determination to abolish overloading *in toto* before the increased rates are enforced. The extension of services and monopoly routes should not be taken up till the optimum number of buses are made available in all the monopoly routes. They should try to link up all important stations by Express services.

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : സർ, ചില വസ്തുതകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വിഷയീഭവിപ്പിക്കണമെന്നു് ഉദ്ദേശിച്ചു മാത്രമാണു് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തിൻ ഇവിടെ എഴുനേറ്റു നിൽക്കുന്നതു്. ഇന്നത്തെ അഡ്ജോർൺമെൻറു മോഷനു മറുപടി ബഹുമാനപ്പെട്ട ട്രാൻസ്പോർട്ടുമന്ത്രി പറയുന്നതാണു്. ഇന്നു് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള വാദമുഖങ്ങൾ ഞാൻ സശ്രദ്ധം കേട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയായിരുന്നു. ഒരു തൊഴിലാളിപ്രസംഗം കേൾക്കുന്നതിനുള്ള ഭാഗ്യവും എനിക്കുണ്ടായിരുന്നു. ഏറ്റവും യുക്തിയുക്തമായ ചില പ്രസംഗങ്ങൾ കേൾക്കുന്നതിനും എനിക്കു് ഭാഗ്യമുണ്ടായി. അവർ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള വാദമുഖങ്ങളെല്ലാം ഞാൻ വളരെ ശ്രദ്ധയോടുകൂടിയാണു് കേട്ടുകൊണ്ടിരുന്നതു്. അതിൽ അടിസ്ഥാനമുണ്ടെന്നു ഞാനും സമ്മതിക്കുന്നു. എന്നാൽ ഗവണ്മെൻറിൻെറ നില വിശദീകരിക്കണമെന്നു മാത്രമേ ഇപ്പോൾ ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുള്ളൂ. ട്രാൻസ്പോർട്ടു ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽനിന്നു ഏകദേശം രൂപായാണു് ഫ്ലവർ-ൽ ലാഭം ഉണ്ടാകുമെന്നു പ്രതീ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കിച്ചിരുന്നതു്. എന്നാൽ ഫ്ലഡ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ചില സംഭവ വികാസങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരണമെന്നു ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ഈ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഒരു നാൻപെൻഷനബിൾ സ്റ്റാഫ് അസോസിയേഷൻ പ്രവർത്തനം ചെയ്തുവരുകയാണെന്നുള്ളതു് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾക്കെല്ലാം അറിയാം. അവരുടെ അവശതകളെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചും അവശതകൾ ഉടനടി പരിഹരിക്കേണ്ടതിന്റെ അത്യാവശ്യകതയെ കാണിച്ചും ഒരു മെമ്മോറിയൽ ഗവണ്മെൻറിലേക്കു സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടു്. അവരുടെ അവശതകളെ പരിഹരിക്കുന്നതിനും അവരുടെ ന്യായമായ അവകാശങ്ങളെ വകവച്ചുകൊടുക്കുന്നതിനും ഗവണ്മെൻറ് ഇതിനകം തന്നെ പലതും പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുണ്ടു്. അവർക്കു് ക്യാഷ്വൽലീവു വേണമെന്നു് ആവശ്യപ്പെട്ടു. അതു ഗവണ്മെൻറിൽനിന്നും അനുവദിച്ചുകൊടുത്തു. അവരുടെ പ്രിവിലേജു് ലീവിന്റെ കാലം വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നു് ആവശ്യപ്പെട്ടു. അതും വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊടുത്തു. മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന 8 ശതമാനം ബോണസ്സു് 10 ശതമാനമോ 12 ശതമാനമോ ആക്കണമെന്നു് അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നതു് ഇപ്പോൾ 10 ൽ ശതമാനമാക്കി കൂട്ടിക്കൊടുത്തിട്ടുണ്ടു്. അവർക്കു് പ്രാവിഡൻറ് ഫണ്ടു് വേണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടതനുസരിച്ചു് അതും അനുവദിച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ടു്. ഇങ്ങനെ ഫ്ലഡ്-ൽ തന്നെ ഏകദേശം അഞ്ചോ ആറോ ലക്ഷം രൂപാ റെക്കറിംഗ് ഏക്സ്പെൻഡിച്ചറായിട്ടു ചെലവിടുന്നതിനു് ഗവണ്മെൻറു നിർബന്ധിതരായിത്തീർന്നിട്ടുണ്ടു്. അതുമാത്രമല്ല ഫ്ലഡ്-ൽ പല സ്ഥലങ്ങളിലും ഗ്യാരേജുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും സാധിച്ചിട്ടുണ്ടു്. കൊല്ലത്തു സമീപകാലത്തുതന്നെ ഒരു ഗ്യാരേജു് സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ആ ഗ്യാരേജിൽ ഏറ്റവും കാര്യക്ഷമമായ നിലയിൽ നടത്തുന്നതിനുള്ള എല്ലാ ഒരുക്കങ്ങളും ചെയ്തിട്ടുണ്ടു്. കൊല്ലത്തുനിന്നും പുറപ്പെടുന്നതും കൊല്ലത്തുവന്നു ചേരുന്നതുമായ എല്ലാ ബസ്സുകൾക്കും വേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ ഈ ഗ്യാരേജിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. അതിലേക്കു മാത്രംതന്നെ ഗവണ്മെൻറിലേക്കു് ഏകദേശം ഒരു ലക്ഷം രൂപാ ചെലവായിട്ടുണ്ടു്. ഇന്നു ചെങ്ങന്നൂരിലും തിരുവല്ലായിലും ഗ്യാരേജു സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ഉടൻതന്നെ ദേവികുളത്തു് ഒരു ഗ്യാരേജു സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും വേണ്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇതിനകം ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. കോട്ടയത്തു് ഇന്നു നിലവിലിരിക്കുന്ന ഗ്യാരേജു മതിയാകാത്തതുകൊണ്ടു് അതിനു അടുത്തു് ഒരു സ്ഥലം എടുത്തു് അതിനെ വലുതാക്കുന്നതിനു് ഗവണ്മെൻറു് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ഇതുപോലെ എല്ലാ പ്രധാന സ്ഥല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Hon'ble Mr. T. K. Narayana Pillai.]

ങ്ങളിലും ഗ്യാരേജുകളും വെയിറ്റിംഗ് റൂമുകളും ഉണ്ടാക്കുന്നതിനാണ് ഗവണ്മെൻറ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ കാര്യക്ഷമമായ രീതിയിൽ നടത്തുന്ന ഒരു വർക്ക് ഷാപ്പിൻറെ അഭാവത്തെപ്പറ്റി ശ്രീമാൻ നടരാജപിള്ള ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അതു തീർച്ചയായും ലജ്ജാകരംതന്നെ ആണ്. ഇത്രകാലവും കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിച്ചുപോന്നു എന്ന് അഭിമാനിക്കുന്ന ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന് സ്വന്തമായി ഒരു വർക്കുഷാപ്പ് ഇല്ലെന്നു വന്നതു് ഒട്ടും അഭിമാനകരമല്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഉടൻതന്നെ ഒരു വർക്ഷാപ്പ് സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊണ്ടിട്ടുള്ളതു്. വർക്ക് ഷാപ്പിൻറെ ആവശ്യത്തിനായി കരമന ഗവണ്മെൻറിൽനിന്നും ഒരു സ്ഥലം പൊന്നുവിലയ്ക്ക് എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഈ കൊല്ലത്തിൽതന്നെ അതിൻറെ പണി ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. നാഗർകോവിലിലും മറ്റു പ്രധാനപ്പെട്ട എല്ലാ സ്ഥലങ്ങളിലും വെയിറ്റിംഗ് റൂംസും ഗ്യാരേജുകളും സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് ഗവണ്മെൻറ് ഇക്കൊല്ലംതന്നെ സത്വരനടപടികൾ കൈക്കൊള്ളുണ്ടെന്നു് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്.

പിന്നെ ഒരു സംഗതിയുള്ളതു് ഓവർ ക്രൗഡിംഗ് ആണ്. തീർച്ചയായും അതു് അനാശാസ്യമാണെന്ന് ഞാൻ സമ്മതിക്കുന്നു. എന്നാൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഒന്നു രണ്ടു സംഗതികൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറന്മാരെ എനിക്ക് അറിയിക്കാനുണ്ട്. തൽക്കാലത്തേക്ക് ഓവർ ക്രൗഡിംഗ് അനുവദിക്കുന്നതിനു ഇന്നത്തെ പരിതഃസ്ഥിതികളിൽ ഗവണ്മെൻറ് നിർബന്ധിതരായിത്തീർന്നിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളെ എനിക്ക് ബഹുമാനപുരസ്സരം അറിയിക്കാനുള്ളതു്. എന്നാൽ അതിനൊരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടി ഒരു ഡസൻ ചേസിസുകൾക്ക് ഗവണ്മെൻറിൽനിന്നു് ഓർഡർ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ ഒരു ഡസൻ ബസ്സുകളും വന്നാൽ ഉടൻതന്നെ ഇന്നു ബസ്സുകൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിൽതന്നെ ഇറക്കി പ്രവർത്തനം നടത്തുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ ഈ ബസ്സുകൾ ചില പ്രത്യേക സൗകര്യങ്ങളോടുകൂടി പണിയുന്നുണ്ട്. അവയും താമസിയാതെതന്നെ ലൈനിൽ ഇടണമെന്നാണ് ഗവണ്മെൻറ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്. ഈ നൂറു ബസ്സുകളിൽ പുതിയ രീതിയിലുള്ള പല സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനും നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏതോ ഒരു മെമ്പർ പറയുകയുണ്ടായി ബസ്സുകളിൽ കുഷൻ സീറ്റിൻറെ ആവശ്യമില്ലെന്ന്. ആവശ്യമുണ്ടായാലും ഇല്ലെങ്കിലും കുഷൻ സീറ്റുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ആളുകൾ ... ...

MR. N. D. JOSE : I did not mention that, Sir.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : I did not mention you. Of course if he thinks that the cap fits him he can have it.

ഞാൻ പറഞ്ഞതു്, സഞ്ചാരം ചെയ്യുന്ന ആളുകൾക്കു് എല്ലാ വിധത്തിലുള്ള സൗകര്യങ്ങളും നൽകണമെന്നാണു് ഗവണ്മെൻറിന്റെ ആഗ്രഹമെന്ന അംഗങ്ങളെ അറിയിക്കുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നുവെന്നാണു്. കൂടാതെ സീറ്റുകൾ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളിൽ ഇല്ലെന്നൊരു ന്യൂനത യുണ്ടു്. അതും താമസിയാതെ പരിഹരിക്കാവുന്നതാണു്. മഴയിലും വെയിലത്തും ബസ്സുകളിൽ പോകുന്നവർക്കു് ഉപദ്രവം ഉണ്ടാകാതിരിക്കു വാൻ തക്കവണ്ണം വേണ്ടതു ചെയ്യാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തിട്ടുണ്ടു്. ഇങ്ങനെ എല്ലാവിധത്തിലും സാമാന്യജനങ്ങൾക്കു് സുഖവും സൗകര്യവും ഉണ്ടാകത്തക്ക എല്ലാ നടപടികളും കൈക്കൊള്ളണമെന്നു ഗവണ്മെൻറു നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ടു്. അതുമാത്രമല്ല, ഫ്രാഞ്ചൈസിൽ ഈ സിറ്റിയിൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം ഇരുപതാണു്. ഇന്നാണെങ്കിൽ അതു മുപ്പത്തിരണ്ടാണു്. ആളുകൾക്കു സൗകര്യമായ രീതിയിൽ എന്തെല്ലാം ചെയ്യാമോ അതെല്ലാം ഗവണ്മെൻറു ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. എന്നാൽ അതിനു ചിലപ്പോൾ ചില പ്രതിബന്ധങ്ങൾ ഉണ്ടായേക്കാം. എന്തുവന്നാലും ഏറ്റവും സമീപഭാവിൽ തന്നെ സുഖപ്രദമായ യാത്രയ്ക്കു ആവശ്യമായ സകല നടപടികളും കൈക്കൊള്ളണമെന്നാണു് ഗവണ്മെൻറു് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു്.

ഒരു സംഗതിക്കൂടി പ്രസ്താവിക്കാനുണ്ടു്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽനിന്നും ഏതാണ്ടു ലക്ഷം രൂപാ ആദായം ഈ വർഷം കിട്ടുമെന്നു ബഡ്ജറിൽ പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നതു വിസ്മരിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ ഇന്നത്തെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയെപ്പറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട എല്ലാ മെമ്പറന്മാർക്കും അറിവുള്ളതാണല്ലോ. കഴിഞ്ഞയാണ്ടു്, ധനു മകരം മാസങ്ങളിൽ കിട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്നതുപോലെ ഇത്തവണ കിട്ടിയിട്ടില്ല. ഇന്നു് ഇക്കണോമിക്ക് ഡിപ്രഷൻ തിരുവിതാംകൂറിൽ മാത്രമല്ല, ലോകത്തെവിടെയുമുണ്ടു്. അതുകൊണ്ടു് ഇതിൽനിന്നും നാം ഉദ്ദേശിച്ച ആദായം ഈ രീതിയിൽ ഇനി കിട്ടാനിടയില്ല.

MR. ABDUL RAZAAK : Does not the Hon'ble Prime Minister think that the loss in Revenue is due to the want of checking inspector in the Department ?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : ചെക്കിംഗ് ഇൻസ്പെക്ടറന്മാർ വേണ്ട സ്ഥലങ്ങളിൽ വേണ്ട സമയത്തു ഉണ്ടു്. ഫ്രാഞ്ചൈസിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന ഇൻസ്പെക്ടറന്മാർ ഇപ്പോഴും ഉണ്ടു്. എന്നിട്ടും, ഞാൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[Hon'ble Mr. T. K. Narayana Pillai]

ഈ പറഞ്ഞ മാസങ്ങളിൽ വരവു കുറഞ്ഞതുകൊണ്ടു്, അവരുടെ എണ്ണത്തിന്റെ കുറവുകൊണ്ടാണു ഇങ്ങനെ സംഭവിച്ചതെന്നു വിചാരിക്കാൻ ന്യായമില്ല. പിന്നെ ഒന്നു പറയുവാനുള്ളതു് ഇപ്പോഴും ഒരു മൈൽ ട്രാൻസ പോർട്ടു ബസ്സു് ഓടിക്കുന്നതിനു് ശരാശരി ൫ ഫ.൫ ചക്രമാണു് ചെലവു്. എന്നാൽ ഒരു ബസ്സു് ഓവർലോഡു ക്രടാതെ ഒരു മൈൽ ഓടിക്കുന്നതിൽനിന്നും ഗവണ്മെൻറിലേക്കു് ശരാശരി കിട്ടുന്നതു് ൫ ൫ ചക്രം ൩ കാശാണു്. അതുകൊണ്ടു് ഓവർലോഡിംഗ് വേണമെന്നല്ല, ഗവണ്മെൻറിന്റെ വൈഷമ്യം കുണിക്കുവാനാണു് പറഞ്ഞതു്. ഓവർലോഡിംഗ് നിർദ്ദേഷം ഇല്ലാതാക്കണമെന്നാണു് ഗവണ്മെൻറു് വിചാരിക്കുന്നതു്. ഇപ്പോഴും ൫൦ പേർസൻറു് ഓവർലോഡിംഗ് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടു്. ഇതു മീനം ഒന്നാം തീയതി മുതൽ ൫൫ ശതമാനമായി കുറവു ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. പിന്നെ കുറേക്കൂടി കഴിഞ്ഞാൽ ഓവർലോഡിംഗ് നിർദ്ദേഷം ഇല്ലാതാക്കി, ഭംഗിയായ രീതിയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു വകുപ്പു് കൊണ്ടുപോകണമെന്നാണു് ഗവണ്മെൻറു വിചാരിക്കുന്നതു്. അല്ലാതെ ആദായം കൂട്ടണമെന്നു മാത്രമല്ല ഗവണ്മെൻറിന്റെ ഉദ്ദേശം. മിസ്റ്റർ നടരാജപിള്ള ഉന്നയിച്ച വാദത്തോടു യോജിക്കുന്നു. അതായതു് നാഷണൽ ഇൻഡസ്ട്രീസു പ്രാഫിറ്റു് ബേസിസിൽ പോകേണ്ടതെന്നു്. നേരേ മറിച്ചു് ആളുകൾക്കു സൗകര്യപ്രദമായ രീതിയിൽ ഇതു നടത്തുകയും, പിന്നീടും ലാഭം കിട്ടുകയും ചെയ്യുന്ന പക്ഷം ആ ലാഭം ജനങ്ങളുടെ ഉപയോഗത്തിനായി സ്ഥിപരമായ നിലയിൽ ചെലവാക്കണമെന്നാണു് അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായം. അതിനോടു ഞാൻ പരിപൂർണ്ണമായി യോജിക്കുന്നു. ഒന്നാമതു് ഇതു് ലാഭാടിസ്ഥാനത്തിൽ വേണമെന്നു് എനിക്കഭിപ്രായമില്ല. പിന്നെ, ലാഭം കിട്ടുന്ന പക്ഷം അതു് പരോക്ഷമായി ജനങ്ങൾക്കു തന്നെ തിരിയേ കിട്ടുന്നുണ്ടു്. ഇന്നു റേറു് ഇൻക്രീസു ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമൊന്നും തന്നെ ഇല്ലെന്നു് എന്റെ മാന്യ സ്നേഹിതൻ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. എനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു നാം ഈ കാര്യത്തെപ്പറ്റി ചിന്തിക്കണമെന്നാണു്. പെട്രോളിന്റെ വില കുറഞ്ഞു എന്നു് ഒരു വാദമുണ്ടു്. അതു് അതു ശരിയാണോ എന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾക്കു തന്നെ അറിയാവുന്നതാണു്. ഒരു സംഗതി എനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു് ഈ സ്പെയർ പാർട്ടുകളുടെയും, മോട്ടാർ ബസ്സുകൾക്കു് ആവശ്യമുള്ള മറ്റു സാമഗ്രികളുടെയും വില ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നു് എല്ലാവർക്കും അറിവുള്ളതാണു്. മുന്നൂറു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നാന്നൂറും ശതമാനം ഇരട്ടിയായിരിക്കുകയാണ്. അവയുടെ വില. ഈ സ്പെയർ പാർട്ടുകളും മറ്റും ഇപ്പോഴാണ് വാങ്ങിക്കേണ്ടിവന്നിരിക്കുന്നത്. അതു വർദ്ധിച്ചിട്ടു കുറേക്കാലമായി എന്നുള്ളതും വിസ്മരിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ ഇപ്പോഴാണ് അവ നമുക്കാവശ്യമായിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ മാതിരി സാമഗ്രികൾ നാം മേടിക്കുമ്പോൾ ഏഴോ എട്ടോ കൊല്ലങ്ങൾക്കു മുമ്പ് ചെലവാക്കിയതിന്റെ പത്തുപന്ത്രണ്ടിരട്ടി ചെലവാകുന്നുണ്ട്. പിന്നീട് മി. ശ്രീധർ ഒരു കാര്യം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹം ഒരു പ്രായോഗിക നിർദ്ദേശം നൽകുകയുണ്ടായി. അതായത് കാലത്തു പത്തു മണിക്കും വൈകുന്നേരം നാലു മണിക്കും ക്ലട്ടൽ ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതു സിറ്റിയിൽ ഉപകാരപ്രദമായിരിക്കുമെന്ന്.

MR. PONNARA G. SREEDHAR : ബസ്സ് ക്ലട്ടലില്ലെങ്കിൽ തന്നെയും, ഓരോ ബസ്സിലും രണ്ടു കണ്ടക്ടർമാർവീതം വേണം, ആ സമയങ്ങളിൽ.

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : തീർച്ചയായിട്ടും അതു ചെയ്യാവുന്നതാണ്. അതിനു യാതൊരു വിരോധവുമില്ല. പിന്നെ വ്യയസ്സങ്കോചത്തിന്റെ ആവശ്യം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ യഥാർത്ഥ സംഗതി അറിയാവുന്നവർക്ക്, അവിടെ അതിന്റെ ആവശ്യം ഉണ്ടോ എന്നറിയാവുന്നതാണ്. പിന്നെ ചെക്കിംഗ് ഇൻസ്പെക്ടർമാരുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. മുമ്പ് ഉണ്ടായിരുന്നതിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ ഇരട്ടി ഇൻസ്പെക്ടർമാർ ഇപ്പോൾ ഉണ്ട്. അവരെവച്ചുകൊണ്ടു തന്നെയാണ് ഇന്നും സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഇനിയും അവരുടെ സംഖ്യ വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്ന ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ നിന്നും പല പ്രാവശ്യം എഴുതി അയച്ചിട്ടും വ്യയസ്സങ്കോചം വേണമെന്ന വിചാരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് അതു് അനുവദിക്കാതെയാണിരിക്കുന്നത്. എന്തായാലും അതിലേക്ക് ഒരു കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആ കമ്മിറ്റി എല്ലാ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലേയും വ്യയസ്സങ്കോചസാദ്ധ്യത യെപ്പറ്റി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതാണ്. ഇവിടെയും അതാവശ്യമുണ്ടെന്നു ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടാൽ പക്ഷം മാക്സിമം ക്ലടാതെ അതു് നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതാണ്. പൊതുവേ കാര്യക്ഷമമായ രീതിയിൽ മംഗിയായി ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുവാനാണ് ഗവണ്മെന്റുദ്ദേശിക്കുന്നത്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. ABDUL RAZAAK: When was the Automobile Engineer appointed in this department?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI: I am so sorry. I would have been very glad to give the necessary information, but unfortunately I am not in possession of the necessary facts. I never for a moment thought that the question of the appointment or the date of the appointment of that Engineer will necessarily come up for discussion in this adjournment motion which has relation only to the raising of fares in the Transport Department.

MR. ABDUL RAZAAK: At least was he in existence in 1123?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI: I am so sorry I am not in a position to oblige my learned friend.

MR. PONNARA G. SREEDHAR: കഴിഞ്ഞ വർഷത്തെക്കാൾ ഇക്കൊല്ലം ലാഭം കുറവാണെന്ന് പറഞ്ഞു; അതിനു കാരണം തൊഴിലാളികളുടെ ഇടയിലുള്ള അസംതൃപ്തിയല്ലേ?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI: ആയിരിക്കാം.

MR. PONNARA G. SREEDHAR: ആ അസംതൃപ്തി ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാമോ?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI: അതിനുള്ള നടപടികളെല്ലാം ഇതിനകംതന്നെ എടുത്തിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ അവകാശങ്ങളെ അപഹരിച്ചെടുത്തോ അവരെ ചൂഷണംചെയ്തോ ഗവണ്മെൻറിന് ലാഭമുണ്ടാക്കണമെന്നു വിചാരമില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ നാൺ പെൻഷനബിൾ എംപ്ലായിസ് അസോസിയേഷൻ ഗവണ്മെൻറിന് ഒരു മെമ്മോറാണ്ടം സമർപ്പിച്ചു. അതിൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട സംഗതികളും ഇതിനകംതന്നെ നിർവ്വഹിച്ചു കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഇനിയും ചിലതു് ആലോചനയിലിരിക്കുകയാണ്.

MR. PONNARA G. SREEDHAR: ഞാൻ ചില പ്രത്യേക സ്ഥലങ്ങളുടെ കാര്യം എടുത്തു പറഞ്ഞു. അതായതു് ഒരു മൈലിനുള്ള റേറ്റനുസരിച്ചു് ആ സ്ഥലത്തേക്കു കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നതിൽ ക്രമക്കേടു് ഇടയാക്കുന്നതായി അറിയാം. അതു് .....

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI: അങ്ങനെയുണ്ടെങ്കിൽ ഇനി അങ്ങനെ വരാതിരിക്കുന്നതിനു് കർശനമായ ഉത്തരവുകളും പുറപ്പെടുവിക്കാൻ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡയറക്ടർക്കു് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

MR. P. T. CHACKO: ഈ എക്സ്പ്രസ്സ് ബസ്സുകളിൽ വളരെ ഓവർലോഡിംഗ് ഉണ്ടെന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവണ്മെൻറിനറിയാമോ?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെംബർ അങ്ങനെ പറയുന്നതുകൊണ്ടു് ഞാൻ അതിനെ വിശ്വസിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മോട്ടോർ റെഗുലേഷൻ അനുസരിച്ചതന്നെ ഒരു മൈലിനു ഒരു ചക്രമാണ് തിരുവിതാംകൂറിൽ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ ഇന്നു് കോൺസ്പോർട്ടുബസ്സുകളിൽ നിന്നും ആവശ്യപ്പെടുന്നതു് വെറും ഫർ ഫാശുമാത്രമാണ്. ഇതുവരെ കോൺസ്പോർട്ടുബസ്സുകളിൽ അതുപോലും ചാർജ്ജു് ഈടാക്കിവരുന്നില്ലായിരുന്നു.

MR. PAUL THALIYAT : സർ, ഹൈറേഞ്ചിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകൾക്കു് മൈലിനു് ഒരു ചക്രത്തിൽ കൂടുതൽ ഈടാക്കുന്നുണ്ടെന്നറിയാമോ?

MR. CHERIYAN J. KAPPEN : പല്ലാ—കോട്ടയം റൂട്ടിൽ ഓടുന്ന ബസ്സുകൾക്കു് മൈലിനു് ഒരു ചക്രത്തിൽ കൂടുതൽ ഈടാക്കുന്നുണ്ടു്.

MR. P. T. CHACKO : ചില സ്ഥലങ്ങളിലേക്കു് ഓടുന്ന എല്ലാ ബസ്സുകളിലും ഓവർലോഡു് കയറ്റുന്നുണ്ടെന്നു ഗവണ്മെൻറിനറിയാമോ?

MR. EAPPAN ARACKAL : ആലപ്പുഴ അരൂർ റൂട്ടിലും ഇതുപോലെ ഓവർലോഡിംഗ് ഉണ്ടെന്നറിയാമോ?

MR. P. T. CHACKO : സർ, ആലുവാ പറവൂർ റൂട്ടിലും അതുപോലെതന്നെയാണു്.

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : എല്ലാവരും കൂടി ഒരേ സമയത്തു് ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുകയാണെങ്കിൽ മറുപടി പറയുന്നതിനു് വിഷമമാണു്.

MR. S. KUTTAN : സർ, ഇവിടെനിന്നും ആറാലുംമൂടുവരെയുള്ള ദൂരത്തിനു് മൈലിനു ഒരു ചക്രത്തിൽ കൂടുതലായിട്ടാണു് ഇപ്പോൾ ഗവണ്മെൻറിൽനിന്നും ഈടാക്കിവരുന്നതെന്നറിയാമോ?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : എനിക്കു് അതേപ്പറ്റി നേരിട്ടറിയാൻ പാടില്ല. ഇപ്രകാരം ഉണ്ടെങ്കിൽ അതു ഗവണ്മെൻറിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി വേണ്ടതു ചെയ്യുന്നതിനു് എന്നെപ്പോലെയുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം മി. കുട്ടനും ഉണ്ടെന്നാണു് ഞാൻ വിചാരിക്കുന്നതു്.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: It was stated that the working expenses per mile per bus is 21 chs. Now with the increase of rate in fare will the department earn more or less by overloading?

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : ഓവർലോഡിംഗ് ഇല്ലാതെ ഇരുപതും ആളായം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയാണു് ശ്രമിക്കുന്നതു്.

MR. P. S. NATARAJA PILLAI: Am I to understand that this increase aimed at will not be a profit to the department?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഈ ആദായം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ഗവണ്മെൻറ് ആലോചിച്ചു വരുന്നതു്.

MR. PONNARA G. SREEDHAR : ഗവണ്മെൻറിൽനിന്നും ഒരു റൂട്ടെടുക്കാൻ പോകുന്ന അവസരത്തിൽ അതു് കംപ്ലീറ്റായി എടുക്കുമോ ?

MR. PRESIDENT: No more interruptions at this stage will be allowed.

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : ഇതിൽ ശ്രീമാൻ നടരാജപിള്ളയുടെ മോട്ടുത്തിനു് ഇപ്പോൾ മറുപടി പറയണമെന്നു വിചാരിക്കുന്നു. ശ്രീമാൻ നടരാജപിള്ള അവർകൾ പറഞ്ഞതു് ഈ പതിനാലുകാര്യവച്ചു് ഓവർലോഡില്ലാതെ സർവീസു് നടത്തുന്നതിനു് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുകയാണെങ്കിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽനിന്നു ഉദ്ദേശിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ആദായം ലഭിക്കുന്നതല്ലെന്നും കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തനം നടത്താൻ സാധ്യമല്ലെന്നുമാണു്. എന്നാൽ എക്സ്പ്രസ്സു് ബസ്സുകൾക്കു് മൈലിനു് ഒന്നേകാൽ ചക്രം വച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടും മറ്റു ബസ്സുകൾ മെൻറയിൻ ചെയ്യുന്നതിൽ കൂടുതലായി എക്സ്പ്രസ്സു് വണ്ടികൾക്കു് ചെലവു ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമില്ലാത്തതിനാലും ആ നഷ്ടം പരിഹരിക്കാം എന്നു വച്ചാണു്.

എനിക്കു് ഇനി ഒന്നുരണ്ടു കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചു മാത്രമേ പറയാനുള്ളൂ. ഞാൻ അന്യ രാജ്യത്തെ റോഡുകളെപ്പറ്റി പറയുകയല്ല. അന്യരാജ്യങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ചു നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഇപ്പോൾ കൂടിട്ടുള്ള നിരക്കു് വളരെ കൂടുതലാണെന്നു മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണു്. അതുകൊണ്ടു് ഇവിടത്തെ നിരക്കു് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞതു്. എനിക്കു് പൊതുവേ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളോടു് പറയുവാനുള്ളതു് എല്ലാ പരാതികളും കഴിയുന്നതു വേഗത്തിൽ ഇല്ലാതാക്കുന്നതിനു് ഗവണ്മെൻറു് ആത്മാർത്ഥമായി ശ്രമിക്കുന്നതാണു്. ഉടൻതന്നെ അറുപത്തിയഞ്ചു പുതിയ ബസ്സുകൾ ലൈനുകളിൽ ഇട്ടതാണു്. ഇപ്പോൾ ഉപയോഗശൂന്യമായി മുപ്പത്തിയഞ്ചു ബസ്സുകൾ മാത്രമേയുള്ളൂ. അവയും കഴിയുന്നതും വേഗത്തിൽ ലൈനുകളിൽനിന്നും മാറ്റി പകരമായി പുതിയ ബസ്സുകൾ പരിഷ്കൃതരീതിയിൽ ആ ലൈനുകളിൽ ഇടുന്നതാണു്. അങ്ങനെ എല്ലാവിധത്തിലും സാധാരണ ജനങ്ങൾക്കും തൊഴിലാളികളുടെ ഭാഷയിൽ പറയുകയാണെങ്കിൽ പട്ടിണിപ്പാവങ്ങൾക്കും കഴിയുന്നതു സുഖമായ രീതിയിൽ ജീവിക്കുന്നതിനുള്ള എല്ലാ പരിത:

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സ്ഥിതികളും സൃഷ്ടിക്കണമെന്നാണ് ഗവണ്മെന്റു വിചാരിക്കുന്നതു്. അല്ലാതെ ഏതെങ്കിലും പ്രത്യേക വർഗ്ഗത്തിനോ പ്രത്യേക ജനവിഭാഗത്തിനോ ആദായമുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കണമെന്നു് ഗവണ്മെൻറിനുദ്ദേശമില്ല.

ഗവണ്മെൻറിനു പണം ധാരാളം ആവശ്യമാണു്. അങ്ങിനെ പണം ഉണ്ടാക്കുന്നതു് ആളുകളെ ഞെരുക്കി ഉണ്ടാക്കണമെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നതു്. ടാൻസ്പോർട്ടുഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ നിന്നുതന്നെ പണം ഉണ്ടാകുകയാണെങ്കിൽ അതു് സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ഉന്നമനത്തിനു വേണ്ടി ഉപയോഗിക്കണമെന്നു് ഗവണ്മെൻറിനാഗ്രഹമുണ്ടു്. ആ സംഗതി ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾക്കും അറിയാമെന്നു വിശ്വസിക്കുന്നു. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഭവനരഹിതരായി അനേക ലക്ഷം ആളുകൾ ഉണ്ടു്. അവക്കു് വീടുണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അതിലേക്കു് ഒരു ഭവനനിർമ്മാണ പദ്ധതി ഗവണ്മെൻറിൻെറ ആലോചനയിലുണ്ടു്. അതിലേക്കു് പണം ആവശ്യമുണ്ടു്. ഈ മാതിരി പണം ഉണ്ടാക്കണമെന്നല്ല ഞാൻ പറയുന്നതു്. ഗവണ്മെൻറു് ആദായമുണ്ടാക്കിയാൽ തന്നെ അതു് സാധാരണ ജനങ്ങളിൽ തന്നെയാണു് ചെന്നുചേരുന്നതു്. ഈ ഭവനനിർമ്മാണപദ്ധതി തന്നെ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യത്തിലേക്കാണു്. അതുകൊണ്ടു് ഈ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറു് എന്തെങ്കിലും ആദായമുണ്ടാക്കുന്നെങ്കിൽ തന്നെ അതു് സാധാരണ ജനങ്ങളിൽതന്നെ ചെന്നു ചേരുന്നതാണു്. അല്ലാതെ ഗവണ്മെൻറു പണമുണ്ടാക്കി ഒരു മിച്ചമുണ്ടാക്കുന്നതിനല്ല.

അതുകൊണ്ടു് എനിക്കു ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളോടു പറയുവാനുള്ളതു് ഗവണ്മെൻറിൻെറ നിലയെ കുറേക്കൂടി അവർ സമാധാന ബുദ്ധിയോടെ വീക്ഷിക്കണമെന്നാണു്. കൂടാതെ നിങ്ങളുടെയെല്ലാം പ്രവർത്തനം ഗവണ്മെൻറിനു helpful ആയിരിക്കണമെന്നുകൂടി അപേക്ഷിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

MR. CHERIYAN J. KAPPAN : സർ, പാലാ-കോട്ടയം ലൈനിൽ ഫ്രീ ചക്രം വച്ചു് ചാർജ് ഈടാക്കി വരുന്നു. അതിനെപ്പറ്റി അന്വേഷിച്ചു് വേണ്ട പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കണം.

HON'BLE MR. T. K. NARAYANA PILLAI : അതേ സംബന്ധിച്ചു് തീർച്ചയായും അന്വേഷിക്കുന്നതാണു്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

Mr. P. T. CHACKO: ഈ പുതിയ ബസ്സുകൾ വന്നാലും ഇന്നു വരെ പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരുന്ന ലൈനുകൾ എടുക്കാൻ പോകുന്നില്ലാ എന്നു്, അവക്കു ഒരു ഉറപ്പു് കൊടുക്കുകയായിരുന്നോ?

HON'BLE Mr. T. K. NARAYANA PILLAI: ഗവണ്മെൻറു് എതായിരുന്നാലും അതൊന്നും ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നില്ല.

Mr. P. T. CHACKO: കുറേ സംവത്സരങ്ങളായി കോട്ടയത്തു ഒരു ഗ്യാരേജു് പണിയിക്കുന്നതിനായി ആലോചന നടത്തിയതിൽ ഇന്നുവരെ ഗ്യാരേജിനു വേണ്ടി ഒന്നും പ്രവർത്തിച്ചു കണ്ടില്ല. ഇനിയെങ്കിലും അവിടെ എവിടെയെങ്കിലും ഒന്നു പണിയിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശമുണ്ടോ?

HON'BLE Mr. T. K. NARAYANA PILLAI: അതിനുവേണ്ട നടപടി ഗവണ്മെൻറു എടുത്തിട്ടുണ്ടു്. അവിടെ ഗ്യാരേജു് പണിയുന്നതിനു് ഏതു സ്ഥലമാണു് വേണ്ടതെന്നു് അന്വേഷണം നടത്തിവരികയാണു്. കഴിയുന്നതും വേഗത്തിൽ അവിടെ ഒരു ഗ്യാരേജു് പണിയിക്കണമെന്നാണു് ഗവണ്മെൻറു് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നതു്.

Mr. P. T. CHACKO: ആലുവായിൽ ടെയിൻ ടൈമിനു ഒ മിനിട്ടിനുമുമ്പു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് എക്സ്പ്രസ്സു ബസ്സുകൾ അവിടെ നിന്നും വിട്ടതുകൊണ്ടു് അവിടെ ടെയിനിൽനിന്നും ഇറങ്ങുന്ന ആളുകൾ പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകളിൽ കയറി യാത്രചെയ്യുകയും അതു മൂലം ഗവണ്മെൻറിനു ആ ഇനത്തിൽ നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നതായും അറിയാമോ?

HON'BLE Mr. T. K. NARAYANA PILLAI: അവിടെ ടെയിൻ വന്നു നിൽക്കുന്ന സമയത്തു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു എക്സ്പ്രസ്സു് ബസ്സുകൾ നിറുത്തുന്നതിനു് വേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതാണു്.

Mr. K. K. CHELLAPPAN PILLAI: ട്രാൻസ്പോർട്ടു ബസ്സുകളിലെ തൊഴിലാളികൾക്കു് ഏതെങ്കിലും ബോണസ്സു് കൊടുക്കുന്നുണ്ടോ?

HON'BLE Mr. K. R. ELANKATH: ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രധാനമന്ത്രി എൻറെ ജോലി വളരെ ലഘൂകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇതിനു പുറമെ ചില സംഗതികൾ മാത്രമേ എനിക്കു പ്രസ്താവിക്കുവാനുള്ളു. മി. ജി. ശ്രീധർ അഭ്യർത്ഥനയിൻറെ പ്രസംഗത്തിൽ ഗവണ്മെൻറു പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതെല്ലാം പച്ചക്കള്ളമാണെന്നു പറഞ്ഞു. അതു് അതേപടി സ്വീകരിച്ചു് അതിനെ നിഷേധിക്കാതിരിക്കുന്നതു് ഒരു കീഴ്വഴക്കമാണെന്നു ഞാൻ കരുതുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

MR. P. T. CHACKO: ടാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസിലെ ചാർജ്ജുകൾ കൂട്ടിക്കൊണ്ടുള്ള പ്രസ്സ് നോട്ടിലെ പ്രസ്താവനകൾ പരസ്പരവിരുദ്ധങ്ങളാണെന്നറിയാമോ ?

HON'BLE MR. K. R. ELANKATH : പരസ്പരവിരുദ്ധങ്ങൾ അല്ലെന്നു പറയാൻ സാധിക്കും. റെയിൽവേയിൽ അടുത്തകാലത്തൊന്നും ചാർജ്ജു കൂട്ടീട്ടില്ലെന്നു പറയുന്നതു് ശരിയല്ല. ഫർവ്വൽ റെയിൽവേ ചാർജ്ജു കൂട്ടിയിട്ടുണ്ടു്.

പിന്നീടെനിക്കു പറയുവാനുള്ളതു് മി. പി. എസ്സ്. നടരാജപിള്ള ടാൻസ്പോർട്ടുവണ്ടികളിൽ നൂറുശതമാനം ഓവർലോഡ് കയറ്റിയാലല്ലാതെ ലാഭമുണ്ടാകയില്ല എന്നു പറഞ്ഞു. നൂറു ശതമാനം എന്നു പറയുന്നതു് വളരെ അതിശയോക്തിപരമായിരിക്കുന്നു. ടാൻസ്പോർട്ടുസർവീസിനെക്കുറിച്ചു് ഉള്ള ചില സംഗതികൾ അദ്ദേഹം വിസ്മരിച്ചുകൊണ്ടാണു് ഇങ്ങനെ പറഞ്ഞതു്. പാസഞ്ചർ സർവീസു മാത്രമല്ല ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിൽ ഉള്ളതു്. പാഴ്സൽ സർവീസും ലോറി സർവീസും കൂടിയുണ്ടു്. അവ ആദായകരവുമാണു്. ഫ്രഫ-ൽ നൂറു രൂപാ ലാഭമുണ്ടായതുതന്നെ ൪൦ ശതമാനം ഓവർലോഡ് കയറ്റിയിട്ടാണു് എന്നു പറയുന്നതും അത്ര ശരിയല്ല. ഓവർലോഡിംഗ് ഇല്ലെങ്കിൽ തന്നെയും മറ്റു ചില മാറ്റങ്ങളിൽ കൂടിയും ഇതു് ലാഭകരമായി നടത്താൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണു്. ഇപ്പോഴുള്ള പതിനാലു കാശുവച്ചാൽ തന്നെയും ലാഭം കിട്ടുമോ എന്നുള്ളതു് സംശയമാണു്.

The House rose for the day at 6 P. M.

V. KRISHNAMOORTHI AIYAR,
Secretary to the Legislative Assembly.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly